Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 7 / 25. JANUAR 2023

WRC-Auftakt: Rallye Monte Carlo

Ogier fliegt zum Monte-Rekord

Formel-1-Teamduelle 2023

Wo droht der erste Stallkrieg?

SBK-WM: Interview Philipp Öttl

Suche nach den Schwachstellen

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 07

MotoGP-Präsentation: Ducati

Neues Material für die Titelverteidigung

Formel-1-Interview: Toto Wolff

Vom Meistermacher zum Krisenmanager

Roar-Test für IMSA 24h Daytona

Acura-Bestzeit knapp vor Porsche & Cadillac

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Ausblick auf die Teamduelle der Saison 2023 **S. 4**
Formel 1 Interview mit Mercedes-Teamchef Toto Wolff **S. 6**
Formel 1 Aktuelle News aus der Automobil-Königsklasse **S. 9**
F1-Historie Hondas Sieger-Fahrzeug der Saison 2006 **S. 10**
Formel E Gen3-Zwischenbilanz nach dem ersten Rennen **S. 12**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 14**
Rallye-WM Ogier feiert seinen neunten Monte-Triumph **S. 16**
Rallye-WM WRC2-Sieg erst am grünen Tisch entschieden **S. 21**
Rallye-WM Weitere Hintergründe und News aus der Szene **S. 22**
Tourenwagen Der Stand der Dinge beim Gen3-Supercar **S. 24**
Tourenwagen Aktuelles aus DTM, TCR, ETCR und Co. **S. 26**

Motorrad:

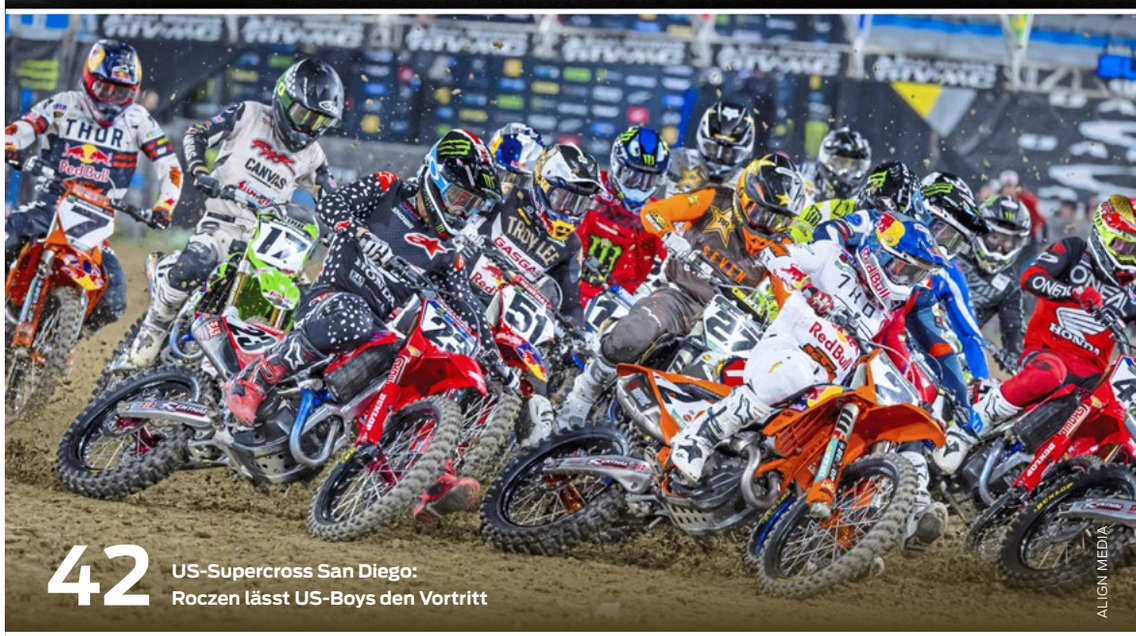
Superbike-WM Interview mit Ducati-Pilot Philipp Öttl **S. 28**
MotoGP Weltmeister Ducati stellt das neue Team vor **S. 30**
MotoGP So will Yamaha den WM-Titel einfahren **S. 32**
MotoGP Gresini nach Bastianini-Abgang neu aufgestellt **S. 34**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den Kategorien **S. 36**
Superbike-WM Auch das SBK-Team von Ducati steht **S. 38**
Straßensport Hintergründe aus Superbike, IDM und Co. **S. 39**
Rallye Dakar Stimmt die Richtung für den Klassiker? **S. 40**
Offroad US-Supercross und weitere aktuelle News **S. 42**
Bahnsport Alle Bahn-Weltmeister von 1936 bis heute **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

10 Formel-1-Historie – Honda RA106:
Das letzte japanische Werks-Siegerauto

MOTORSPORT IMAGES



42 US-Supercross San Diego:
Roczen lässt US-Boys den Vortritt

ALIGN MEDIA

21 Rallye Monte Carlo – WRC2-Wertung:
Pokalübergabe in der Nachspielzeit

RED BULL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Beim 24h-Rennen in Daytona feiert die neue IMSA-Topklasse am kommenden Wochenende ihr Debüt. Die Vorfreude ist groß – und das völlig zu Recht!

Sprechen wir es offen aus: Die letzten Jahre im globalen Langstreckensport werden nicht als Blütephase in die Geschichtsbücher eingehen. In der Sportwagen-WM (WEC) ging die Neuausrichtung nach dem Zerfall der LMP1-Hybridklasse in die Hose. Es dauerte fünf lange Jahre, bevor die WM ab 2023 wieder mit Wettbewerb in der Topklasse aufwarten kann. Toyota gegen Ferrari gegen Peugeot plus die Privatteams von Glickenhaus, Kolles und Isotta Fraschini – die Hypercar-Klasse kam nur langsam ins Rollen. In Amerika konnten sich auch nie mehr als vier Hersteller für das kostengünstige DPI-Format begeistern, zuletzt mischten aber nur noch Cadillac und Acura mit.

Der Neubeginn in Amerika ist immerhin auf Anhieb ein Erfolg: Mit Acura, BMW, Cadillac und Porsche stehen beim 24h-Rennen in Daytona neun Autos von vier Marken am Start. Damit noch nicht genug: Lamborghini und Renault/Alpine kommen ab nächstem Jahr dazu, womit die Klasse auf sechs Hersteller setzen kann. Noch besser: Die amerikanischen LMDh-/GTP-Wagen sind auch in der Sportwagen-WM und in Le Mans startberechtigt. Cadillac und Porsche starten bereits dieses Jahr in der WM, Acura (Honda) und BMW werden 2024 folgen.

Damit formiert sich im Langstreckensport endlich wieder eine Topklasse, die diesen Namen auch verdient: Beim 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans werden in diesem Jahr fünf große Hersteller um den Sieg fahren, im nächsten Jahr könnten es sieben oder acht sein, perspektivisch sind zehn Marken möglich. Wann hat es das zuletzt gegeben? Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass sich die Hersteller in schwierigen Zeiten zum Motorsport bekennen, denn die sogenannte Transformation auf der Straße bindet mit der Neuausrichtung auf elektrische Antriebe Ressourcen — oft zulasten des Motorsports.

Der gute Zuspruch in der US-Topklasse hat auch damit zu tun, dass die Kosten zum Beispiel über Einheitsbauteile beim Hybridsystem deutlich gesunken sind, da haben die Regelgeber zusammen mit den Herstellern offenbar einen guten Job gemacht. IMSA will das neue Erfolgsmodell bis 2032 nutzen, mit einem größeren Technik-Update zur Mitte des Homologationszyklus, also 2027. Dazu bietet das neue Reglement realistische Optionen für den Kundensport, Porsche exerziert das gerade vor. Das wird die Größe der Starterfelder noch mal auf ein anderes Niveau heben.

Wir sollten uns am kommenden Wochenende also auf das LMDh-Debüt in Daytona freuen, denn es ist der Startschuss in eine gute Zukunft. Wie lange die währt, wird unter anderem davon abhängen, ob die Veranstalter die beiden unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte LMDh (IMSA) und Hypercars (WEC) über die Balance of Performance (BoP) so unter einen Hut bekommen, dass sie auf Augenhöhe gegeneinander um Siege kämpfen können.

Marcus Schurig
Redakteur

30 **Neue Bikes von Ducati, Yamaha & Gresini: MotoGP-Saison wirft Schatten voraus**

GRESINI

MSa-Paddock

UNSER F1-YOUTUBE-KANAL
Stillstand bedeutet Rückschritt. Deshalb bauen wir unsere Berichterstattung rund um die Formel 1 aus. Unsere neueste Errungenschaft: ein eigener YouTube-Kanal – mit Interviews und Hintergründen. Mehr auf https://www.youtube.com/@ams.f1

FÜRSTLICHES GEFÄHRT
Bei einer knochentrockenen Monte präsentierten sich Rallye-Reporter Markus Stier und Kollegin Katrin Margraff als einzige echte Wintersportler. Bob Monaco I pilotierte einst tatsächlich Fürst Albert II.

FRISCHLUFT-FREUNDE
Gut, wenn man sich seit Jahren kennt. Kaum war die offizielle Rallye-Gesprächsrunde mit dem FIA-Präsidenten im Mediacenter beendet, gingen Mohammed Ben Sulayem und MSa-Reporter Reiner Kuhn zusammen nach draußen. Was folgte, war ein exklusives Gespräch - auch über die Formel 1.

VOLLE BESETZUNG IN DEN ALPEN
Ducati stellte seine 2023er-MotoGP- und Superbike-WM-Teams im vornehmen Skiort Madonna di Campiglio vor. Weil es kurz vor Redaktionsschluss lag, waren Imre Paulovits und Dian Sulistiyowati zu zweit vor Ort.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gasly vs. Ocon: Bei Alpine fahren zwei Piloten, die sich schon zu Kart-Zeiten heiße Duelle geliefert haben

ALPINE

Schichtwechsel

Sechs von zehn Teams gehen 2023 mit einer veränderten Fahrerpaarung in die Saison. Aber nicht nur die neuen Duelle versprechen ordentlich Zündstoff. Wir analysieren, wo diese Saison der größte Druck auf dem Kessel ist.

Von: **Tobias Grüner**

RED BULL
Verstappen vs. Pérez

Lange sah es nach Ruhe im Bullencamp aus. Doch kaum konnte Sergio Pérez das Tempo von Platzhirsch Max Verstappen zu Beginn der Saison 2022 mitgehen, wurde es plötzlich hitzig. Auch wenn die offizielle Bestätigung der Beteiligten immer noch fehlt, spricht viel dafür, dass Pérez sein Auto im Monaco-Qualifying absichtlich in die Mauer gesetzt hat, um dem Teamkollegen einen möglichen Konter zu vermiesen. Die Taktik ging auf. Pérez gewann den Klassiker und verkürzte damit den Rückstand auf die WM-Spitze auf nur noch 15 Punkte. Die Vertragsverlängerung hatte er bereits wenige Tage zuvor unterschrieben.

In der zweiten Saisonhälfte ließ Verstappen seinem Teamkollegen dann keine Chance mehr. Als der WM-Titel längst eingetütet war, bot sich in Brasilien auch noch die Chance zur Retourkutsche. Pérez brauchte jeden Punkt, um Vizemeister zu werden. Doch Verstappen verweigerte den Platztausch, wodurch die Risse in der heilen Red-Bull-Welt sichtbar wurden. Pérez sollte jetzt lieber den braven Wasserträger spielen. Mit Daniel Ricciardo ist sein möglicher Ersatz schon verpflichtet.

FERRARI
Leclerc vs. Sainz

Obwohl Ferrari 2022 über lange Zeit ein siegfähiges Auto hatte, kamen sich Charles Leclerc und Carlos Sainz nicht in die Wolle. Die Harmonie im Scuderia-Camp hatte ihren Grund im schwachen Saisonstart von Sainz, der früh für eine klare Rollenverteilung sorgte. Nach der internen Niederlage im ersten gemeinsamen Jahr setzte Leclerc im Stallduell mit 62 Punkten Vorsprung am Ende erfolgreich den Konter. Vor allem im Qualifying ließ der Monegasse seinem Garagennachbarn keine Chance. Hier muss sich Sainz kommende Saison steigern, will er nicht direkt wieder zur Nummer zwei abgestempelt werden.

Für Brisanz könnte der Wechsel an der Teamspitze sorgen. Obwohl Leclerc deutlich länger zur Scuderia gehört, verteilte Mattia Binotto nie Privilegien. Selbst als klar war, dass es auf einen WM-Zweikampf gegen Verstappen hinausläuft, war Stallregie kein Thema. Mit Frédéric Vasseur sitzt nun ein alter Leclerc-Freund am Ruder. Schon 2016 fuhr Leclerc in Vasseurs GP3-Team ART zum Titel. 2018 trafen beide bei Alfa Romeo in der Formel 1 erneut zusammen.

MERCEDES
Russell vs. Hamilton

Vor der Saison 2022 musste man befürchten, dass die Harmonie im Silberpfeil-Stall nicht lange halten würde. Nach dem Abgang von Valtteri Bottas sollte Lewis Hamilton erstmals seit den Rosberg-Jahren wieder mehr Gegenwehr spüren. Das versprach Zündstoff. Doch obwohl George Russell dem Platzhirsch ordentlich einheizte und das Duell am Ende auch gewann, kam es nicht zum Zoff. Statt sich gegenseitig zu attackieren, schimpften beide Piloten lieber gemeinsam über die Technik. Der Silberpfeil war lange kein Siegerauto. Das Motto hieß Entwicklungsarbeit und nicht Titelkampf.

In der zweiten Saisonhälfte ließ sich aber schon erkennen, dass Russell zu knabbern hatte, wenn er mal ein paar Quali-Duelle in Folge verlor. Hamilton seinerseits dürfte nicht begeistert gewesen sein, dass er seinem Teamkollegen beim einzigen Mercedes-Sieg in São Paulo den Vortritt lassen musste. Beide sind es nicht gewohnt zu verlieren. Fährt das Auto 2023 wieder auf Red-Bull-Niveau, könnte es mit einem Jahr Verspätung doch noch zum Erdbeben kommen.

ALPINE
Ocon vs. Gasly

Bei den großen drei Teams bleibt alles beim Alten, doch dahinter drehte sich das Fahrerkarussell mit ordentlich Tempo. Eigentlich wollte Alpine mit Fernando Alonso weitermachen. Als der Spanier zu Aston Martin flüchtete, versuchte man Oscar Piastri zu befördern. Doch der Australier hatte seine Fühler schon in Richtung McLaren ausgestreckt. So blieb den Verantwortlichen am Ende nur die Option, Pierre Gasly teuer aus seinem Red-Bull-Vertrag mit Alpha Tauri herauszukaufen. Der Neuzugang muss nun beweisen, dass er nicht bloß dritte Wahl ist und er beim B-Team von Red Bull unter Wert geschlagen wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Esteban Ocon bekommt Gasly aber einen unangenehmen Gegner, der gerne mal teamintern die Ellenbogen ausfährt. Das Duell der beiden Franzosen hat zudem eine lange Vorgeschichte. Schon zu Kartzeiten kam es auf und neben der Strecke mehrfach zum Krach, wodurch sogar die Familien zerstritten sind.

MCLAREN
Norris vs. Piastri

Bei McLaren hatte Andreas Seidl in den letzten Jahren einen ruhigen Job. Das Duell Lando Norris gegen Carlos Sainz verlief zwei Saisons lang äußerst harmonisch. Und auch die Verpflichtung von Daniel Ricciardo brachte keine Unruhe rein. Der Australier konnte sportlich nie mit Platzhirsch Norris mithalten, wodurch die Rollen klar verteilt waren. Etwas Verstimmung löste Norris nur mit der Aussage aus, dass es nicht seine Aufgabe sei, dem Teamkollegen auf die Sprünge zu helfen.

Zur Saison 2023 haben sich die Vorzeichen geändert. Als Seidl-Nachfolger auf der Position des Teamchefs muss nun Andrea Stella den Laden zusammenhalten. Und Norris bekommt mit Oscar Piastri erstmals in seiner Formel-1-Karriere einen jüngeren Teamkollegen zur Seite gestellt. Man darf gespannt sein, wie das die Dynamik verändert. Richtiger Ärger droht aber nur, wenn der Neuling den Teamkapitän direkt herausfordern kann. Das ist aber nicht unbedingt zu erwarten.

ALFA ROMEO
Bottas vs. Zhou

In Hinwil besetzen weiter Valtteri Bottas und Guanyu Zhou die beiden Alfa-Cockpits. Eigentlich sah der langfristige Sauber-Plan vor, den Chinesen 2023 durch Eigengewächs Théo Pourchaire auszutauschen. Doch am Ende wurde der Paydriver für seine geringe Fehlerquote und die gute Rennpace mit der Vertragsverlängerung belohnt. Dauerhaft lässt sich Pourchaire aber nicht auf die Ersatzbank setzen. Weil klar ist, dass 2024 ein Cockpit frei werden muss, könnte es zwischen Bottas und Zhou ab sofort etwas härter zur Sache gehen.

Im Vorjahr herrschte noch weitestgehend gute Stimmung im Sauber-Lager. Nach dem letzten WM-Platz vor der großen Technikrevolution konnte niemand erwarten, dass der C42 plötzlich zum regelmäßigen Punkteanwärter mutiert. Für schlechte Laune bei der Teamleitung sorgten nur die vielen Technikausfälle. Punkte gingen auch regelmäßig durch miese Startrunden von Bottas und die anfangs noch schwache Quali-Pace von Zhou verloren.

ASTON MARTIN
Stroll vs. Alonso

Die vier schwächsten Teams des Vorjahres haben alle das Fahrerpersonal gewechselt. Bei Aston Martin musste man allerdings etwas unfreiwillig umdisponieren, als Sebastian Vettel kurz vor der Sommerpause seinen Rücktritt ankündigte. Da hatte Teamchef Mike Krack mit Fernando Alonso aber schon einen passenden Ersatz an der Angel.

Während Vettel nach turbulenten Anfangsjahren bei Red Bull im Herbst seiner Karriere ein eher harmonisches Verhältnis zu seinen Teamkollegen pflegte, macht es Alonso immer noch sichtlich Spaß, auch intern zu sticheln. Bei Alpine hielt der Spanier die Temperatur immer am Siedepunkt. Die Techniker bekamen wegen der vielen Defekte ihr Fett weg. Und im Duell mit Ocon wähnte sich Alonso natürlich stets als Teamkapitän, obwohl die Punktetabelle etwas anderes sagte. Bei Aston Martin kann der Doppel-Champion aber nicht so wild um sich schießen. Mit Lance Stroll sitzt der Sohn des Besitzers auf der anderen Seite der Garage, der bei Upgrades meist den Vortritt erhält.

HAAS F1 TEAM
Magnussen vs. Hülkenberg

Von Mick Schumacher ging nie die Gefahr aus, dass die Teamharmonie gestört wird. Selbst im Duell mit Heißsporn und Dauerstichler Nikita Mazepin hatte sich der Youngster stets im Griff. Mit der Verpflichtung von Nico Hülkenberg setzt Teamchef Günther Steiner nun auf den Faktor Erfahrung. Was die Kommunikation angeht, ist „Hülk“ aber eher rheinländisch direkt.

Ausgerechnet sein neuer Teamkollege Kevin Magnussen bekam das bereits zu spüren. Als Hülkenberg noch bei Renault unterwegs war, gerieten beide auf und neben der Strecke aneinander. Den Vorwurf einer unfairen Fahrweise konterte Magnussen 2017 beim Ungarn-Grand-Prix trocken mit dem mittlerweile legendären Satz: „Suck my balls!“ Gut fünf Jahre später können alle Beteiligten über den Vorfall lachen. Der Respekt sei vorhanden, betonen beide Seiten. Magnussen gab an, dass er sich bei seinem Ausflug in die Sportwagen-Szene 2021 zu einem echten Teamplayer entwickelt hat. Bei einem kleinen Rennstall wie Haas müssen auch alle an einem Strang ziehen.

ALPHA TAURI
Tsunoda vs. De Vries

Dass ein Rookie in ein Team kommt und gleich zur Nummer eins aufsteigt, kommt eher selten vor. Genau dieses Szenario droht aber 2023 bei Alpha Tauri. Mit Nyck de Vries stößt kein gewöhnlicher Neuling zum B-Team von Red Bull. Der Niederländer verfügt im Alter von 27 Jahren bereits über jede Menge Rennerfahrung. Als Formel-2-Champion und Formel-E-Weltmeister ist er hochdekoriert. Sein fast fünf Jahre jüngerer Teamkollege Yuki Tsunoda hat dagegen mit 42 Grand-Prix-Starts mehr Kilometer im Formel-1-Auto abgespult.

In dieser Ausgangssituation steckt jede Menge Brisanz. Tsunoda ist ein kleiner Vulkan, der in den letzten Jahren immer wieder ausgebrochen ist. Und natürlich möchte der Japaner nach dem Gasly-Abgang nicht gleich wieder ins zweite Glied rücken. Im dritten Jahr bei Alpha Tauri wird von ihm eine Steigerung erwartet. Sonst hilft auch die Unterstützung von Honda nicht mehr viel. In der Formel 2 warten jede Menge talentierte Red-Bull-Junioren auf die Beförderung in die Königsklasse.

WILLIAMS
Albon vs. Sargeant

Bei Williams sehen wir keine großen Probleme auf Neu-Teamchef James Vowles zukommen. Es ist schwer vorstellbar, dass der Teamfrieden ernsthaft in Gefahr gerät. Dafür sind die Rollen zu klar verteilt. Alex Albon übernahm schon letzte Saison die Rolle des Teamleaders und wurde für seine guten Leistungen zu Recht mit einem mehrjährigen Vertrag belohnt. Obwohl Kritik bei den Defiziten seines Autos in der Vorsaison öfter mal angebracht gewesen wäre, ist der Thailänder bisher nicht als großer Lautsprecher aufgefallen.

Auch der Nachfolger des immer höflichen Nicholas Latifi gilt als ruhiger Geselle. Von Logan Sargeant sind in seiner Rookie-Saison keine verbalen Querschläge zu befürchten. Nach Platz 4 in der letzten Formel-2-Saison glaubt auch niemand ernsthaft daran, dass der US-Amerikaner sportlich direkt mit Albon mithalten kann und die Hierarchie im Team infrage stellt. ■

MOTORSPORT IMAGES

Kracht es zwischen Hülkenberg und Magnussen wie zuletzt 2017 in Ungarn?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WILHELM

Drei Mal eins: Mercedes gewann 2022 ein Hauptrennen, einen Sprint und sicherte sich eine Pole-Position

WILHELM

Toto Wolff spricht im Interview über die schwere Saison 2022, den Weg von Mercedes aus der Krise, das Duell Hamilton gegen Russell und den allgemeinen Boom der Formel 1.

Von: **Michael Schmidt und Andreas Haupt**

Wie wichtig war der Sieg in Brasilien? Wäre der Winter ohne anders verlaufen?
Der Sieg war sicher wichtig zur Bestätigung unserer Entwicklungsrichtung. Wir glauben, dass wir vor dem Sommer verstanden haben, wo wir falsch lagen. Das ist keine Sache, die du von einem auf den anderen Tag ändern kannst. Dazu brauchst du viele Monate an Vorlaufzeit. Wir haben ganz klar einen Trend zum Besseren festgestellt – auf Strecken, die der Konfiguration des Autos und den aerodynamischen Eigenschaften entgegenkommen. Das war in Austin und Mexiko schon gut, in Brasilien sogar noch besser. Durch den Sieg konnten wir auch diesen Punkt auf unserer Liste abhaken. Keiner kann sagen, dass Mercedes 2022 kein Rennen gewonnen hat. Und wir haben es nicht nur gewonnen, sondern haben den Sprint gewonnen, und sind Erster und Zweiter im Grand Prix geworden. Das war kein Zufall an diesem Wochenende. Wir hätten wahrscheinlich ein paar Rennen mehr gewinnen können, wenn wir entweder weniger Fehler gemacht oder etwas mehr Performance gehabt hätten.

Das Problem zu Saisonbeginn war das Bouncing, das alles bei Mercedes überlagerte. Gab es im Team keinen Adrian Newey, der dieses Phänomen kannte?
Ich sehe am Kapitalmarkt heute Analysten und Investoren, die in ihren 40ern sind und die gleichen Fehler gemacht haben wie in den 2000er-Jahren. Weil diese Leute die 2000er-Jahre nicht miterlebt haben. Es reicht nicht, in einem

Toto Wolff

Geburtstag: 12.01.1972
Geburtsort: Wien
Herkunftsland: Österreich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ein sicheres und stabiles Umfeld ist enorm wichtig“

Buch zu lesen, wie der Börsencrash passierte oder die Internetblase zerplatzte. Es ist ein unheimlicher Vorteil – und das ist etwas, das ich persönlich miterlebt habe – durch den gesamten Zyklus zu gehen. Von dem Augenblick, in dem alles durch die Decke geht bis hin zum Crash. Verbunden mit dem Glauben, dass das nur eine Momentaufnahme ist. Darauf folgt die Ernüchterung, dass es leider so weitergeht. Man gesteht sich ein, dass der Markt einfach überhitzt war und die Bewertungen zu hoch. Spulen wir vor zu diesem Jahr. Genau das ist an den Börsen passiert. Astronomische Bewertungen für Internet- und Technologie-Start-ups, trotz eines negativen makroökonomischen Umfelds.

Was heißt das auf die F1 und Mercedes übertragen?
Es war sicher ein Faktor für Red Bull, jemanden aus der damaligen Ground-Effect-Ära in der Mannschaft zu haben. Jemanden, dem es bewusst war, dass dieser Effekt des Bouncings auftritt, wenn man mit dem Auto zu tief am Boden fährt. Und dass damit Einschränkungen mit der Fahrbarkeit einhergehen. Das ist sicher etwas, das wir unterschätzt haben. Es lässt sich zurückführen auf einige wenige Entscheidungen im Oktober 2021. Damals haben wir tief hängende Früchte gepflückt, weil die Entwicklungskurve so positiv war. Ich bin aber nach wie vor der Überzeugung, dass unsere Aerodynamik-Abteilung herausragend ist. Vielleicht ist diese Entwicklung, die wir durchgemacht haben, langfristig etwas Positives für uns.

Was macht es mit der Psychologie einer Mannschaft, die es gewohnt war, immer um Siege zu kämpfen, und die dann auf einmal eine Sekunde zurückliegt?
Plötzlich eine Sekunde hinten zu sein, war eine Ernüchterung. Was für uns besonders schwierig war: Es war nicht ein Ausrutscher an zwei oder drei Wochenenden, der uns klargemacht hätte, wo wir ansetzen müssen. Es hat viel länger gedauert. Und im Prozess sind sehr viel mehr Fragezeichen entstanden. Wenn diese unheimlich kompetente Truppe an Ingenieuren einfach nicht genau weiß, was passiert, und sich alles sehr mühsam erarbeiten muss, ist das für alle schwierig zu handhaben.

„Die Stärke der Organisation war, diese Zweifel zu erlauben, ohne dass jemals jemand das Gefühl hatte, nicht in einem sicheren Umfeld zu arbeiten.“

Toto Wolff

Mussten Sie Ihren Führungsstil anpassen?
Das war ein Learning by Doing. Das Verhaltensmuster ist natürlich zunächst stark geprägt von acht siegreichen Jahren. Wir hatten auch in diesen acht Jahren immer wieder schwere Momente. Wir sprachen davon, dass es den Tag geben wird, an dem wir verlieren. Uns war bewusst, dass es dann darum geht, zusammenzuhalten, uns unserer Werte bewusst zu sein und wir einen Weg finden müssen, uns herauszuarbeiten. Am Ende war das der Schlüssel, dass wir bei der Performance auf ein respektableres Niveau zurückgekehrt sind.

Was heißt in diesem Fall Learning by Doing?
Währenddessen es passiert, und das ist mein Learning by Doing, hinterfragt man natürlich Dinge. Du zweifelst. Die Stärke der Organisation war, diese Zweifel zu erlauben, ohne dass jemals jemand das Gefühl hatte, hier nicht in einem sicheren Umfeld zu arbeiten. Wenn die Angst einhergeht mit Hire and Fire sowie aktionistischem Verhalten des Topmanagements, dann holst du das Beste aus den Leuten nicht mehr heraus. Dann wird es schwerer, Fehler aufzudecken, weil jeder im Unternehmen den Kopf tief hält, um ja nicht aufzufallen.

Hätte Mercedes die Probleme ohne eine Budgetobergrenze schneller gelöst?
Wir hätten natürlich mehr Kapital hineinschießen können. Am Ende bist du aber vor allem durch die wenigen Testtage limitiert. Die virtuelle Welt des Windkanals, von CFD und der Simulationen hat unser Problem nicht gelöst. Unsere Daten zeigten es schlichtweg nicht an. Das Bouncing lässt sich im Windkanal nicht simulieren. Das leitet natürlich die Simulationen in die Irre. Auch dort war es ein Learning by Doing. Durch jeden Schritt, den wir auf der Rennstrecke gegangen sind, die Wochenenden als Test zu verwenden, sind wir unserem Verständnis über das Auto millimeterweise näher gekommen.

Wie schwer war es denn überhaupt für ein großes Team wie Mercedes, unter den Budgetdeckel zu kommen? Wie viele Leute haben Sie verloren, weil sie eventuell woanders bessere Angebote erhielten?
Ich glaube, dass eine gewisse Fluktuation in jedem Team gar nicht schlecht ist. Wenn Leute sich weiterentwickeln können, in eine höhere Position aufsteigen und mehr Gehalt verdienen, sollte man das ihnen nicht verbauen. Das ist ein Verhalten, das ich menschlich akzeptiere. Es ermöglicht gleichzeitig einer jüngeren Generation, nach oben zu kommen und zu Entscheidungsträgern zu werden. Das macht mir unheimlichen Spaß. Erfahrene und junge Mitarbeiter sind die optimale Kombination.

Und sonst?
Wenn du 100 Millionen herausnehmen musst, bedeutet das Restrukturieren. Was heißt das? Prozesse nach ihren Kosten zu analysieren, Prioritäten zu setzen und anzupassen. Vorher hieß es: „Wir machen das und das.“ Nun ist die Entscheidung: „Wir machen das oder das.“ Wir sind durch eine sehr schwierige Zeit gegangen, um uns zu adaptieren. Unsere Finanzabteilung ist von 16 auf 45 Mitarbeiter gewachsen, um die Prozesse widerzuspiegeln. Ein Beispiel: Wenn ein Stück Aluminium-Rohr zum Radträger wird, müssen wir nicht nur wissen, was das Rohr kostet. Wir müssen den gesamten Prozess verstehen, der dahintersteckt. Daraus erarbeitest du Prioritäten – zwischen den Ingenieuren und den Buchhaltern. Das wird uns mittelfristig einen Vorteil geben. Da müssen alle durch. Selbst die Teams, die heute unter der Budgetobergrenze liegen.

Red Bulls Ingenieure sagen, der Mercedes hatte in der Spitze den meisten Abtrieb. Das bringe aber wenig, wenn dieser über die Kurve nicht stabil sei. Ist das die größte Aufgabe für das neue Auto?
Ich weiß nicht, ob stabil das richtige Wort ist. Wir brauchen schlichtweg ein breiteres Arbeitsfenster. Wir hatten auf High-Downforce-Strecken ein gutes Auto. Das haben wir schon in Barcelona gesehen. Auf Strecken, die wenige Bodenwellen und keine großen Kerbs haben. Wir müssen ein breiteres Aerodynamik-Fenster finden, als wir es 2022 hatten. Wir haben auch gesehen, gerade in Brasilien, dass wir ganz vorne mit dabei sind, sobald wir unser Fenster treffen. Jetzt müssen wir die Lehren daraus ziehen, warum unser Auto auf manchen Strecken in bestimmten Kurven so gut ist, und dagegen auf Low-Downforce-Strecken wie Spa oder Monza mit hohen Geschwindigkeiten nicht funktioniert.

Wenn Bayern München abgeschlagen die Meisterschaft verpasst, gibt es einen radikalen Schnitt. Was passiert bei Mercedes?
Revolution ist nicht notwendig, wenn du verstehst, wo du ansetzen musst. Ich weiß nicht, wie sehr sich das mit einem Fußballteam vergleichen lässt. Generell geht es darum, dass Stabilität und ein sicheres Umfeld enorm wichtig sind in der Formel 1. Das ist ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

gerade unsere Stärke. Das hat uns 2022 schneller lernen lassen.

Es gibt also keinen radikalen Konzeptwechsel?
Wir hatten eine Diskussion mit einem Stakeholder. Der fragte uns: Verändert ihr das Konzept? Meine Antwort war: Was heißt Konzept? Bezieht sich das darauf, was von außen sichtbar ist – schmale oder breite Seitenkästen? Oder bedeutet Konzept Unterschiede in der Architektur, in der Gewichtsverteilung, mit dem aerodynamischen Fenster? Also Dinge, die nicht sichtbar sind. Bei uns gibt es keine heiligen Kühe. Wir stellen gnadenlos alles infrage. Wenn wir etwas machen müssten, was wie bei einem anderen Auto aussähe, würden wir es ohne Zweifel tun. Im Moment geht alles in die Richtung, dass es Dinge sind, die unter dem Bodywork stattfinden. Die dazu beitragen können und hoffentlich werden, dass unsere Performance wieder besser wird.

Hatten Sie erwartet, dass sich George Russell im ersten Jahr gegen einen der besten Rennfahrer der Geschichte so behaupten könne?
Ich bin bei Ihnen: Lewis ist zusammen mit Michael Schumacher in dessen Ferrari-Zeit der beste Fahrer aller Zeiten. Ich würde Lewis und George 2022 auf Augenhöhe sehen. George ist aus einem Auto ausgestiegen, das sicher schwierig zu fahren war. Er kam in eines, das sicher auch schwierig zu fahren war. Lewis stieg aus einem perfekten Auto in den W13 um. Da musste er sich sehr anpassen. Wir hatten Rennen, in denen George stärker war, und welche, in denen es Lewis war. Es ging aber gar nicht darum, wer mehr Punkte macht und den anderen schlägt. Sondern darum, gemeinsam ein siegfähiges Auto zu entwickeln. Beide haben großen Respekt voreinander. Und beide erkennen die Leistung des anderen an. Das ist schon eine gute Konstellation.

Bleibt es so harmonisch, wenn es um Siege und Weltmeisterschaften geht?
Eine gute Dynamik zwischen den Fahrern hängt auch davon ab, was ihnen das Management vorlebt. Welche Rahmenbedingungen wir ihnen setzen. Und wie die Fahrer miteinander agieren im Sinne des Respekts. Ich glaube, wir sind in einer guten Ausgangsposition, weil sich beide fahrerisch respektieren. Menschlich respektieren. Wir akzeptieren, dass es eine Rivalität zwischen unseren Fahrern geben kann. Aber diese Rivalität darf niemals in einen Konflikt ausarten, der das Team beschädigen könnte. Das würde ich niemals zulassen. Das habe ich auch nie zugelassen.

> „Beide haben großen Respekt voreinander. Und beide erkennen die Leistung des anderen an. Das ist schon mal eine gute Konstellation."
>
> Toto Wolff

Die Formel 1 boomt. So sehr, dass man fast Angst haben muss, sie geht vielleicht mal einen Schritt zu weit. Haben Sie diese Angst auch?
Live-Sport ist eine Asset-Klasse, die meiner Meinung nach weiter sehr stark bleibt. Die Leute wollen unterhalten werden. Die verschiedensten Medienkanäle, von konventionellen Sendern über Pay-TV bis hin zu den Streamern und Social-Media-Kanälen, brauchen spannenden Live-Sport. Und schenken der Plattform Formel 1 darum viel Aufmerksamkeit. Dadurch erreichen wir ein relativ großes Publikum.

Wo wachsen Sie denn?
Interessanterweise ist unsere am stärksten wachsende Zielgruppe nicht nur zwischen 15 und 35 Jahre alt, sondern zu 40 Prozent weiblich. Das alles zeigt schon, dass sich die Formel 1 rundherum positiv entwickelt hat. Einerseits der Zweikampf zwischen Lewis und Max 2021. Andererseits die jungen Fahrer, die sehr stark über Social Media kommunizieren und so Einblicke in ihr Leben geben. In verschiedenen Weltregionen brachte „Drive to Survive" Wachstum, ganz besonders in den USA. Diese neue Zuseherschaft sind Hardcore-Fans, die sich alles reinziehen.

Trotzdem scheint uns die Formel 1 vor dem Moment, etwas zu überdrehen …
Man darf niemals glauben, dass ein Trend ohne Ende weitergeht. Das hängt davon ab, wie viel Unterhaltung wir weiter auf der Strecke bieten. Welche Persönlichkeiten heranwachsen, die Sympathien auslösen oder polarisieren. Beides ist gut. Gleichzeitig dürfen wir nicht den Fehler einer Übersättigung machen. Das sind alles Themen, die wir in Betracht ziehen. Was bei mir als Skeptiker übrig bleibt: Wir sollten immer vorsichtig bleiben. Es steht im Moment sehr gut um die Formel 1. Es kann immer besser werden. Aber es kann auch passieren, dass das Publikumsinteresse nachlässt, wenn wir weniger unterhalten.

Was verdient ein Team wie Mercedes durch den Budget Cap?
Wir erzielten im Jahr 2022 einen Umsatz von rund 550 Millionen Euro. Wir streben eine EBITDA-Marge zwischen 20 und 25 Prozent an (EBITDA = Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Abschreibungen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte).

Würden Sie daher sagen, dass die Formel 1 relativ krisenfest ist?
Der Vorteil am Geschäftsmodell der Formel 1 und dem der Teams ist die Vorhersehbarkeit der Umsatzentwicklung. Die Formel 1 schließt Promoter-Verträge mit einer Minimum-Laufzeit von drei Jahren ab. Manche dauern fünf oder sogar zehn Jahre. Das gleiche gilt für Verträge mit Sponsoren. Durch die Einnahmen der Formel 1 haben die Teams eine Nachhaltigkeit und Kalkulierbarkeit in ihrem Geschäftsmodell. Gleichzeitig sind unsere Einnahmen über viele Jahre relativ klar vorhersehbar. Das macht es resilienter. Die obere Linie (der Einnahmen) steigt, die nach unten (Ausgaben) ist durch den Budget Cap gedeckelt. Dadurch hat sich unser Geschäftsmodell im Sinne einer Gewinn- und Verlustrechnung so verändert, dass wir wie amerikanische Sportteams wurden. Wie Sport-Franchises. Wir wurden profitabel. Vielleicht führen wir diese Entwicklung bei den Teams an. Aber da folgen einige bereits.

Im Motorenbereich wird man trotz Cap aber wohl nie profitabel werden, oder?
Ich glaube, dass wir die Verluste auf der Motorenseite sicher einschränken werden. Aber das ist natürlich die Kehrseite, dass die Motorenentwicklung immer noch Geld kostet. Unser Ziel ist es, mittelfristig durch den Gewinn des Teams die Kosten der Motorenentwicklung auszugleichen. Was zur Konsequenz hätte, dass der unheimlich positive Return on Investment durch Marketing und den erzielten Werbewert für umsonst wäre. ■

WILHELM

Duell der Generationen: Hamilton hatte in der Qualifikation die Oberhand, Russell holte mehr WM-Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Rallye statt Formel 1

Hyundai hat mit F1-Chef Stefano Domenicali gesprochen und Ex-Renault-Teamchef Cyril Abiteboul als Rennleiter verpflichtet. Vieles deutete auf einen F1-Einstieg hin. Doch vorerst steht nur Rallye auf dem Plan der Koreaner.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 wird für Automobilhersteller immer attraktiver. Audi wird 2026 dazustoßen. Honda gibt ein Comeback. Ford prüft eine Zusammenarbeit mit Red Bull. General Motors verbündet sich mit Andretti. Auch Hyundai zeigte Interesse. F1-Chef Stefano Domenicali reiste nach dem GP Singapur nach Seoul, um mit dem Hyundai-Vorstand Gespräche über einen möglichen Einstieg zu führen.

Als der koreanische Hersteller den früheren Renault-Teamchef Cyril Abiteboul als Sportdirektor verpflichtete, heizte das die Gerüchte um ein Engagement in der Königsklasse weiter an. Doch Abiteboul dementierte zunächst einmal: „Aktuell steht das Rallye-Programm im Vordergrund, was auch besser zur Produktpalette des Unternehmens passt. Es gibt momentan keine anderen Pläne." Der Franzose sagt aber auch: „Wir müssen in der Zukunft sehen, ob wir ein anderes oder ein zusätzliches Programm starten wollen." Mangels Infrastruktur wird das mindestens bis 2027 dauern. ■

HYUNDAI

Cyril Abiteboul werden wir mit Honda nicht so schnell in der Formel 1 sehen

Formel 1

Tombazis neuer Chef

FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem räumt auf. Er beförderte Nikolas Tombazis zum Chef aller Monoposto-Serien, Tim Goss zu dessen Nachfolger im Technikbüro, und er warb dem F1-Management Steve Nielsen als neuen Sportdirektor ab.

Von: **Michael Schmidt**

Die FIA hat in der Saison 2022 nicht immer eine gute Figur gemacht. Kurzfristige Regeländerungen und Fehler der Rennleitung sorgten bei den Teams und dem F1-Management immer wieder für Frust. Im Hauptquartier der Formel 1 stieß der Verband mit seinen Alleingängen immer öfter auf Widerstand und Kritik.

FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem rechtfertigte sich in vielen Fällen mit dem Erbe seines Vorgängers. Deshalb will er den Verband reformieren. Der erste Schritt war die Verpflichtung von Natalie Robyn als neue Geschäftsführerin der FIA. Jetzt wurden auch die Strukturen darunter neu geordnet. Der ehemalige Technikchef Nikolas Tombazis wird Direktor aller Monoposto-Serien.

Darunter wird die Verantwortung auf vier Bereiche aufgeteilt. Der ehemalige McLaren-Ingenieur Tim Goss wird Nachfolger von Tombazis im Technikbüro. Federico Lodi leitet die Finanzabteilung. Ex-Sportdirektor François Sicard kümmert sich um die strategische Planung der FIA. Eine delikate Personalie ist die Besetzung des neuen Sportdirektors. Steve Nielsen wurde dem F1-Management abgeworben. Der 58-jährige Engländer arbeitet seit 1987 in der Formel 1 und war bei neun Teams angestellt. Zu seinen Aufgaben zählt auch die Besetzung des Rennleiter-Postens. In der Szene wünschen sich viele Nielsen selbst als Rennleiter. ■

XPB

FIA-Neuverpflichtung Steve Nielsen soll in der F1-Rennleitung aufräumen

NACHRICHTEN

KEINE FORMEL 1 BEI RTL

Bisher hatte RTL immerhin noch vier Rennen live im Free-TV übertragen. Doch nun bestätigte der Kölner Privatsender, dass es diese Saison erstmals seit 1991 keine Formel 1 mehr gibt. Sky muss sich damit einen neuen Partner für die vertraglich geforderte Sublizenzierung suchen. ARD und ZDF haben schon abgewunken. Auch beim Senderverbund ProSieben/Sat.1 soll sich das Interesse in Grenzen halten.

WOLFF MISTET AUS

Nachdem sich Mercedes-Teamchef Toto Wolff schon in der letzten Sommerpause von seinem Ferrari Enzo, seinem La Ferrari und zwei Mercedes-Sportwagen getrennt hatte, geht das Ausmisten nun weiter. Jetzt muss ein Ferrari F40 die Sammlung verlassen. Der 80er-Jahre-Klassiker hat erst 5536 Kilometer auf der Uhr und befindet sich in makellosem Zustand. Preis auf Anfrage.

STADION-PARTY

Die Organisatoren in Miami haben größere Umbauten an der Infrastruktur angekündigt. Zum zweiten Grand Prix wird auf dem Dach des Boxengebäudes ein dreistöckiges Paddock-Club-Bauwerk für VIP-Gäste errichtet. Das Fahrerlager wandert auf das Football-Feld innerhalb des Stadions. Dazu wird der 5,41-Kilometer-Kurs komplett neu asphaltiert.

ÄRGER FÜR DE VRIES

Ein niederländischer Investor hat Klage gegen Nyck de Vries eingereicht. Der Alpha-Tauri-Rookie hatte 2018 einen Kredit über 250 000 Euro in Anspruch genommen. Dabei wurde vereinbart, dass er einen Teil seines Rennfahrergehalts abtreten muss, sollte er es bis 2022 in die Formel 1 schaffen. De Vries hatte zwar letzte Saison mit Williams in Monza sein Grand-Prix-Debüt gefeiert, sitzt aber erst 2023 in einem Stammcockpit.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Halb England, halb Japan

Als Motorenlieferant hatte Honda alles gewonnen. 2006 traten die Japaner wie schon in den 60er-Jahren wieder als Werksteam an. Der Honda RA106 wurde parallel in England und Japan entwickelt. Sein Sahnestück war das Getriebe.

Von: **Michael Schmidt**

Als Honda 1964 beim GP Deutschland mit einem eigenen Auto in der Formel 1 aufkreuzte, wurden die Japaner bestaunt wie Mondmenschen. Auch ihr RA272 war von einem anderen Stern. Er hatte einen V12-Motor quer hinter dem Fahrer nach vorne geneigt eingebaut, mit einem Getriebe, das längs dahinter saß und die Motorkraft über einen Mittelabtrieb abzapfte. Am Ende der Saison 1968 sperrte Honda seine Formel-1-Abteilung zu. Mit zwei GP-Siegen (Mexiko 1965, Italien 1967) hatten die Exoten aus dem fernen Osten immerhin einen bleibenden Eindruck hinterlassen.

Die zweite Ära dauerte von 1983 bis 1992. Honda beschränkte sich auf den Motor und gewann mit Williams und McLaren insgesamt fünf WM-Titel. Die Japaner kehrten erst 2000 offiziell wieder in den GP-Sport zurück. Zuerst mit einem V10, bis die Regeln alle Teilnehmer ab 2006 auf acht Zylinder einschworen. BAR fuhr 2004 mit Honda-Power zum Vize-WM-Titel. Dem Highlight folgte der Abstieg. Der rennverrückte Honda-Präsident Takeo Fukui wollte sich auf den englischen Chassis-Partner nicht mehr verlassen. Im November kauften die Japaner dem Besitzer British American Tobacco das Team ab, um mehr Kontrolle über das Projekt zu bekommen.

Überall wurden Doppelspitzen eingesetzt. Teamchef Nick Fry musste sich die Leitung mit Yasuhiro Wada teilen. Technikdirektor Geoff Willis berichtete an seinen japanischen Chassis-Kollegen Akio Tonomura. Zwei Projektgruppen arbeiteten in zwei Windkanälen in England und Japan. Aus dem BAR 007 entstand der Honda RA106. Kein Team legte vor dem Start in die V8-Ära mehr Testkilometer als der neu geschaffene Werksrennstall mit Sitz in Brackley und Tochigi hin. Hondas neuer V8 wurde bereits im April 2005 in einem Testträger ausprobiert. Die Motoreningenieure unter Kazuo Sakurahara und ihre Mitstreiter aus der Chassis-Abteilung hatten größten Respekt vor den V8-typischen Vibrationen. Man fürchtete, das Schütteln würde alles kurz und klein schlagen.

Außerdem mussten Geoff Willis, Leo Reß, Kevin Taylor, John Dickinson und Russell Cooley mit einigen Defiziten des Vorgängers aufräumen. Der BAR 007 war instabil auf der Bremse, hatte Strömungsabriss beim Einlenken und brauchte Ewigkeiten, die Vorderreifen auf Temperatur zu bringen. Die Fahrer klagten hier und da über Traktionsprobleme, hauptsächlich auch hervorgerufen durch eine ineffiziente Traktionskontrolle.

Extreme Aerodynamik

Die Aerodynamiker arbeiteten 2006 mit immer mehr Strömungshilfen auf und unter dem Auto. Das führte zu wild zerklüfteten Verkleidungen. Der RA106 war da keine Ausnahme. Vor und neben den Seitenkästen wurden Vorflügel angebracht. Obendrauf thronten Flaps, Winglets, Batmans und Kamine. Das alles verbesserte die Strömung zum Heck.

Die Fahrwerksingenieure änderten die Geometrie der Vorderachse, um den mechanischen Grip zu erhöhen und die Reifentemperaturen zu verbessern. Honda verzichtete dabei sogar darauf, die Spurstange hinter den Querlenker zu verstecken. Der mechanische Vorteil wog mehr als der aerodynamische Nachteil. Trotzdem dauerte es eine halbe Saison, bis die Probleme der Vorsaison endlich gelöst waren. Der Versuch, mehr Abtrieb durch Absenken des Hecks auf die Hinterachse zu packen, trieb den Luftwiderstand nach oben. Der Honda RA106 zählte zu den langsamsten Autos auf der Geraden. Teamchef Fry versuchte davon abzulenken, indem er der Konkurrenz unterstellte, sie setze Heckflügel ein, die sich unter Last illegal verbiegen.

Das Getriebe baute schlanker als vorher. Es war das Prunkstück des Autos. Man erfuhr erst ein Jahr später, was Honda da erfunden hatte, um ohne Zugkraftunterbrechung hochschalten zu können. Honda war bei den Quickshift-Getrieben Pionier. Die Kraftübertragung operierte mit

Stark zerklüftet: Auf der Verkleidung richten Kamine, Winglets, Batmans und Flaps die Strömung aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DIE ERFOLGE

REINHARD

Debüt: GP Bahrain 2006
GP-Einsätze: 18
Einsatzzeit: 2006
Siege: 1
Pole Position: 1
Punkte: 86

DAS DETAIL

MSA

Das Zauberwort der Saison 2006 hieß aerodynamische Effizienz. Der Umstieg von einem V10 auf den V8 schenkte den Ingenieuren viel Platz im Heck. Die Autos wurden flacher und kompakter. Optisch machte sich das in immer stärker eingezogenen Seitenkästen, Frontflügeln mit Doppelflaps, zweiten Etagen oder Brückenflügeln, Vorflügeln im Bereich der Kühleinlässe, zentralen Heckflügelstützen zur freieren Gestaltung des unteren Heckflügelelements und dem sogenannten Nullkiel bemerkbar. Dabei lenkten die unteren Querlenker direkt am Chassis an. Sechs der elf Teams verfuhren nach der Methode. Auch Honda gehörte dazu. So konnte man mehr Luft unter dem Auto durchleiten und verbesserte den Abtrieb im Heck.

DIE TECHNIK

MSA

Bezeichnung: Honda RA106
Chassis: Karbon-Monocoque
Motor: Honda V8, 750 PS bei 19 200/min
Getriebe: Honda-7-Gang-Quickshift
Vorderachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Hinterachse: 2/2 Querlenker, Pushrod
Reifen: Michelin
Länge: 4675 mm
Breite: 1800 mm
Höhe: 950 mm
Radstand: 3145 mm
Spur vorne: 1460 mm
Spur hinten: 1420 mm
Tank: 143 l
Gewicht: 605 kg

einer Schaltwalze und Sperrklinken, die den tieferen Gang in einen Freilauf versetzten, sobald der höhere eingelegt war. Es gab noch zwei andere Systeme. McLaren benutzte zwei Schaltwalzen und hämmerte die Gänge mit roher Gewalt in ihre Position. Williams erledigte das Hochschalten ohne Drehzahlabfall mit zwei Kupplungen und drei Schaltwalzen. Keine Lösung war so elegant und leicht wie die von Honda. Sie setzte sich trotzdem nicht durch. Das McLaren-System war simpler und billiger.

Sieg in Budapest

Der Saisonbeginn machte Hoffnung. Jenson Button und Rubens Barrichello starteten regelmäßig aus den ersten drei Startreihen, konnten es aber im Rennen nicht umsetzen. Das stachelte die neuen Hausherren erst recht an. Im Verlauf der Saison brachten die Techniker eine B-Version mit 35 Millimeter längerem Radstand und 3,5 Kilogramm weniger Gewicht. Die Motoringenieure verbesserten das Einlasssystem, die Einspritzung und die Benzinversorgung und glätteten mit einer optimierten Traktionskontrolle die Drehmomentlücken des Motors.

Beim GP Ungarn belohnte sich Honda mit einem Sieg. Jenson Button setzte der Mission die Krone auf, die trotz sieben Motorschäden mit 86 Punkten auf Platz 4 abgeschlossen wurde. Honda wollte mehr, bekam aber 2007 und 2008 immer weniger. Der neue Teamchef Ross Brawn riet den Japanern, die Saison 2008 früh abzuschreiben und sich voll auf das neue Reglement für 2009 zu konzentrieren. Anfangs trug Honda die Entscheidung noch mit, bis der Vorstand im November überraschend den Ausstieg beschloss. Honda verschenkte das Team an die Angestellten und gab noch ein 80-Millionen-Pfund-Guthaben dazu. Das Timing hätte nicht schlechter ausfallen können. Ein Jahr später feierte der Rennstall, der nun den Namen BrawnGP trug, mit dem Auto, das eigentlich der Honda RA109 werden sollte, den WM-Titel. Im Heck war ein Mercedes-Motor eingebaut. ■

MSA

Mitte der 2000er-Jahre waren Multifunktionslenkräder Standard

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Terra nova

MOTORSPORT IMAGES

Golden oder zwielichtig? Noch ist es zu früh für ein nachhaltiges Fazit, aber es lief besser als gedacht

Reichlich Technik-Zoff und Sorgen hinsichtlich der Sicherheit bestimmten noch die Tests der neuen Auto-Generation. Obwohl in Mexiko schließlich vieles rundlief und die Gen3 ihr Potenzial beweisen konnte, bleiben vor dem zweiten Wochenende in Saudi-Arabien einige Baustellen.

Von: **Philipp Körner**

Jake Hughes war nach seinem ersten Rennen in der Formel E sichtbar erledigt. Mit zerzauster Frisur und Schweiß im Gesicht fragte der McLaren-Neuling seine Rivalen: „Das ist also die Formel E?! Ich bin noch nie ein derart anstrengendes Rennen gefahren und musste noch nie so viel managen." Für den 28-jährigen Briten fühlte sich sein Debüt bittersüß an. Zwar war er angesichts des fünften Rangs gleichzeitig der beste Rookie und der beste Fahrer mit einem Nissan-Motor. Doch kurz vor knapp konnte ihn der erfahrenere Andretti-Porsche-Pilot André Lotterer einkassieren. So bleibt sowohl für Hughes als auch für die Szene selbst die Lektion nach Mexiko: Alles ist anders, aber wer das Prinzip Formel E einmal verstanden hat, bleibt weiter im Vorteil.

Grundsätzlich zeigte sich der Auftakt der Gen3-Ära als eine Mischung aus Überraschungen und Enttäuschungen. Wie vorhergesagt waren die bis zu 350 Kilowatt (476 PS) starken Autos mit ihrer gewaltigen Energierückgewinnung eine echte fahrerische Herausforderung. Abflüge von René Rast (McLaren-Nissan) oder Mitch Evans (Jaguar) bewiesen bereits in den Trainings, dass die komplexe Mischung aus Einheitsbauteilen, eigener Technik und Software noch viel Gewöhnung und Feintuning brauchen wird. Trotzdem spricht die Ergebnisliste des ersten Rennens eher für die viel gescholtene Technik: 17 der insgesamt 22 Fahrer beendeten das Rennen – allesamt lagen dabei in der Führungsrunde. Rast wurde trotz Aufhängungsschaden noch als 18. gewertet. Von den vier nicht klassifizierten Piloten hatte nur Jaguar-Star Sam Bird ein klassisches Technik-Problem im Bereich der Antriebswelle zu beklagen. Der Rest war in Unfälle verwickelt. Ein spätes Problem mit einer Batterie wurde am Ende noch von DS Penske vermeldet, Jean-Éric Vergne kam allerdings auf P12 ins Ziel.

MOTORSPORT IMAGES

Doppeltes Rookie-Glück: Jake Hughes und McLaren überzeugten beim Debüt

Enges Entwicklungsrennen

Die wohl größte positive Überraschung erlebte Sieger Jake Dennis, der im Kundenauto von Andretti den zweiten Porsche-Sieg in Mexiko einfuhr. Er erklärte: „Wir hatten damit offen gestanden, zumindest in dieser Form, nicht gerechnet. Niemand im Porsche-Lager hätte die vier Autos so weit oben eingeordnet." Ausschlaggebend sei dabei die intensive Zusammenarbeit seit der Testphase gewesen, die quasi ein großes Vier-Auto-Team geschaffen habe. „Das hilft sehr beim Entwicklungsprozess, in dem wir ja noch mittendrin ste-

ABT

Ersatz aus den eigenen Reihen: Kelvin van der Linde hilft bei Abt aus

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

17 von 22 Fahrern kamen beim Saisonauftakt ins Ziel – nur ein Ausfall war ein klassischer Defekt. Glück oder Entwarnung?

cken. Ich hoffe, dass es sich um mehr als die typische Mexiko-Stärke von Porsche handelt. Die nächsten Rennen kommen in kurzen Abständen, und wir müssen jetzt mit dem Vorteil, den wir aktuell auf unserer Seite haben, konstant punkten.“ Dazu verlange auch die weiterhin angespannte Ersatzteillage viel Disziplin bei den Fahrern – ein Aspekt, der zum eher ruhigen Charakter des Debüt-Laufs beitrug. Erst ab den Europa-Rennen Ende April sind laut dem 27-jährigen Auftaktgewinner Sprünge bei der Software samt angeschlossenen Themen zu erwarten.

Weniger Management

Während Rookie Hughes anstrengende Erfahrungen mit dem Energiemanagement der Gen3 machen musste, gibt sich Routinier Dennis entspannter: „Das Management fällt in diesem Jahr dank des neuen Motors in der Front sogar etwas kleiner aus, ich muss weniger vom Gas gehen. Deswegen können wir Fahrer nun stärker pushen – was jedoch auch das Überholen schwieriger macht. Dabei war die neue Schikane ebenfalls keine Hilfe.“

Einem vermeintlichen Action-Verlust erteilt er trotzdem eine Absage. „Es ist zu früh, um daraus etwas abzuleiten. Zu Jahresbeginn werden die Autos etwas auseinandergezogen sein, aber ich erwarte eine intensive Entwicklung. Mit mehr technischer und fahrerischer Erfahrung wird das Feld schnell verinnerlichen, wie man angreift und sich dabei nicht die Aufhängungen und die Antriebswellen der doch anfälligeren Autos zerstört. Eines ist jetzt schon klar: Das harte Racing der Gen2-Ära ist vorbei.“

Obwohl die nun anstehende Strecke in Saudi-Arabien mehr die Piloten als das Management fordert, könnte sich dort ein erstes echtes Gesamtbild ergeben. Denn in den vorherigen Saisons war mit Mercedes dort das spätere Meisterpaket am schnellsten. Eine weitere Unbekannte wird wieder der neue Reifen von Hankook darstellen. Nachdem sich unter anderem Lucas di Grassi (Mahindra) bei den Tests intensiv über die Härte und den dadurch fehlenden Speed geäußert hatte, nutzte der südkoreanische Partner den Auftakt, um seine Philosophie zu erklären. Die Wahrnehmung käme durch den Ansatz eines noch haltbareren Reifens. Zusammen mit der FIA hatte man sich auch wegen des Regen-Debakels in New York für ein Profil entschieden, das bis zum Ende ordentlich Wasser verdrängen kann. Dennis gibt sich diplomatisch: „Sie haben die Reifen gebaut, welche die Formel E wollte. Man kann aber nicht leugnen, dass das Grip-Level geringer ist. Auf Dauer sind sie echt konstant.“ Bei Hankook versichert man: Dieser Reifen ist nur der Anfang der Entwicklung.

Für Kelvin van der Linde (Abt-Mahindra), den Ersatzmann des mittlerweile erfolgreich operierten Robin Frijns, ist das nur eine von vielen drohenden Hürden. Er bereitete sich zuletzt intensiv im Abt-Simulator vor und will ähnlich wie Hughes auf Anhieb überzeugen. Bei seinem Debüt könnte auch die neue Notfall-Bremse erstmals verbaut sein und letzte Technik-Sorgen ausräumen. ■

FORMEL E

One-Hit-Wonder: Kann Porsche auch auf anderen Strecken gewinnen?

MOTORSPORT IMAGES

„Unser Ziel ist es, erfolgreich zu sein“

Durch die Rückkehr von Abt treten wieder zwei deutsche Teams in der Formel E an. Der Weg zum Comeback der Allgäuer war extrem kurz, die Vision dahinter ist dafür umso langfristiger ausgelegt.

Von: **Philipp Körner**

Alles begann mit einem Fernsehabend im Januar 2022. Firmen-Boss Hans-Jürgen Abt, Teamchef Thomas Biermaier und Marketing-Guru Harry Unflath verfolgten den Auftakt in Saudi-Arabien unabhängig voneinander im TV – aber konnten nicht anders, als sich parallel Nachrichten zu schreiben. Beim Treffen am Montag danach war laut Thomas Biermaier klar: „Verdammt, wir müssen wieder dabei sein.“ Er blickt zurück: „Wir haben daraufhin recherchiert und nachgeforscht, wer uns noch aufnehmen kann. Da es nach dem 15. Januar war, waren wir bei den Planungen spät dran.“ Ende Februar konnten sich die Allgäuer schließlich sicher sein, dass es klappt. „Wir haben die letzte Möglichkeit genutzt“, atmet Biermaier immer noch erleichtert durch.

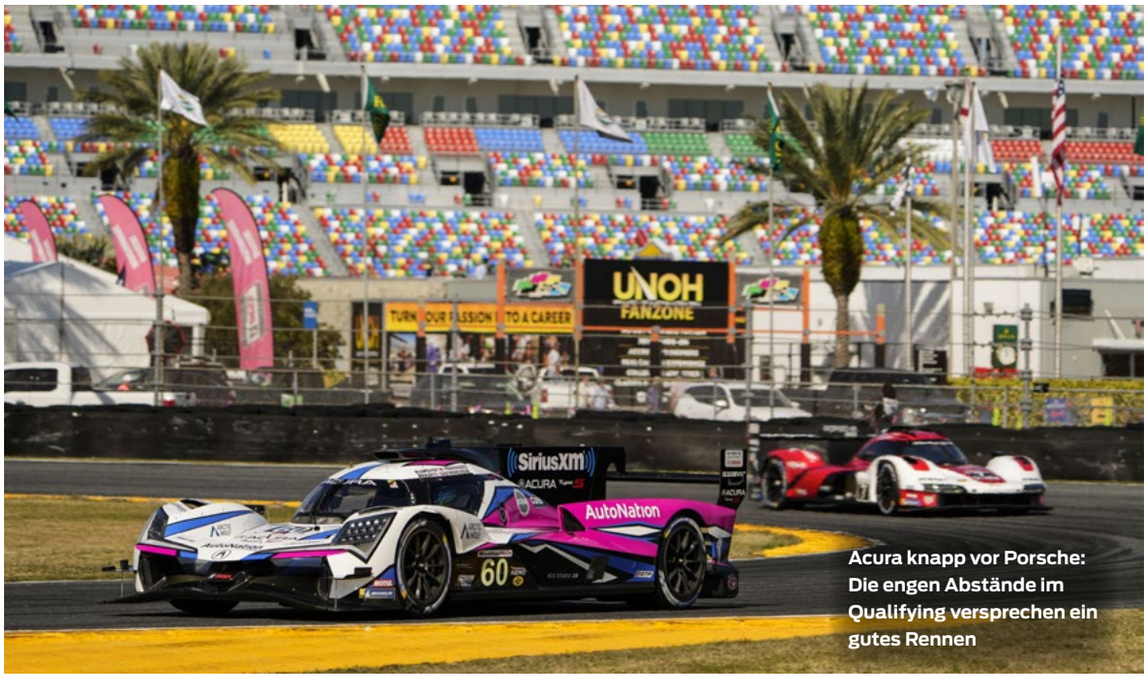
Gescheiterter Audi-Plan

Der Einstieg mit der Gen3 war dabei Fluch und Segen zugleich. Zwar übernahm der Hersteller Mahindra den Großteil der Entwicklungsarbeit. Durch dessen Probleme konnte das Abt-Team aber erst spät selbst testen. Doch wäre es überhaupt anders gegangen? „Wir hätten es definitiv nicht allein geschafft. Ab Mitte des Sommers haben wir ein paar Leute abgestellt, um die Zusammenarbeit aufzubauen.“ Nicht zu unterschätzen sei der parallele organisatorische Aufwand als Privatteam. Nachdem Abt schon für die Saison 8 mit einer Übernahme der final aufgegebenen Audi-Lizenz geliebäugelt hatte, war man sich der Herausforderung der Lizenzierung bewusst.

„Als Lizenz und Partner geklärt waren, wussten wir, dass es realistisch ist, und haben Leute gesucht.“ Der Traditionsrennstall, der mit Seats Sportmarke Cupra einen namhaften Partner fand, feierte laut Biermaier zu einem sensiblen Zeitpunkt das Comeback: „Wenn wir nicht eingestiegen wären, wäre der Zug aus der sportlichen Perspektive vielleicht abgefahren gewesen. Nach drei Jahren Pause hätten wir trotz des Know-hows der ersten Saisons bei null angefangen. Dann kann man es vergessen.“ Aus ihren Ansprüchen macht die frühere Meistermannschaft trotz des Rückstands keinen Hehl. Teamchef Biermaier schließt kampflustig: „Nur dabei zu sein, ist nicht unser Ziel. Wir wollen auf Dauer erfolgreich sein.“ ■

> „Nach drei Jahren Pause hätten wir bei null angefangen. Dann kann man es gleich vergessen.“
>
> Thomas Biermaier

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



Acura knapp vor Porsche: Die engen Abstände im Qualifying versprechen ein gutes Rennen

IMSA

Eine Frage der Zeit?

Beim Roar-Test findet nicht nur das Qualifying zum 24h-Rennen in Daytona statt, nein, es geht um mehr, gerade in diesem Jahr: Wo steht die neue Topklasse? Sind die neuen Autos zuverlässig? Wie schnell sind sie – und wer ist der Schnellste?

Von: **Marcus Schurig**

Am nächsten Wochenende steigt das erste große Rennen der Saison 2023, der IMSA-Saisonauftakt in Daytona, und gleich geht es über die Ultradistanz von 24 Stunden. 61 Fahrzeuge sind für die 61. Ausgabe des Klassikers eingeschrieben. Im Fokus steht natürlich das Debüt der neuen LMDh-Topklasse, wo die vier Hersteller Acura, BMW, Cadillac und Porsche um den Gesamtsieg kämpfen, oder besser: kämpfen wollen.

Denn der letzte große Test Anfang Dezember an gleicher Stelle hatte klargemacht, dass die neuen LMDh-Autos zwar schnell sind, aber noch nicht zuverlässig. Der größte Stolperstein sind offenbar die Einheitsbauteile im Hybridsystem. Speed ist also sicher nicht alles beim LMDh-Debüt in Florida.

Trotzdem drehte sich beim Roar-Test zunächst alles um die Frage: Wer ist der Schnellste? Das hängt am Maßstab: Porsche-Pilot Felipe Nasr holte in den freien Trainingssitzungen mit einer Zeit von 1.34,926 Minuten die Bestzeit. Doch die Pole-Position ging an Acura: Meyer-Shank-Pilot Tom Blomqvist setzte sich im offiziellen Qualifying knapp gegen Nasr durch.

Und das kam so: Nach einem Ausrutscher von Porsche-Pilot Nick Tandy in der schnellen Bus-stop-Schikane musste das Qualifying unterbrochen werden, erst zwei Minuten vor Ende ging es weiter, der letzte Schuss musste sitzen. Und Acura-Meister Tom Blomqvist gelang mit 1.34,031 Minuten die beste Rundenzeit unter höchstem Druck – nur vier Zehntel langsamer als der alte DPi-Streckenrekord: „Ich bin sehr zufrieden, das Team hat mir ein tolles Auto fürs Qualifying zur Verfügung gestellt, sodass ich alles rausholen konnte. Ich bin optimistisch fürs Rennen – auch wenn es über die lange Ultradistanz geht."

Drei Marken in zwei Zehnteln

Hinter dem Spitzenduo folgten auf dem Fuß der zweite Acura von Wayne Taylor Racing und der erste Cadillac von Chip Ganassi – damit lagen drei Marken innerhalb von 0,231 Sekunden auf den ersten vier Plätzen. Auch

> „Insgesamt bin ich mit Blick auf das Rennen optimistisch – auch wenn die Ultradistanz für ein Renndebüt wirklich extrem ist."
>
> Acura-Pilot Tom Blomqvist

wenn die Rundenzeit allein noch keine Prognose für das Rennen erlaubt, so zeichnen sich erste Trends ab: Acura schaffte auch beim Gemeinschaftstest im Dezember die schnellste Rundenzeit, auch damals knapp vor Porsche. Cadillac scheint nach der Homologation etwas Speed verloren zu haben, die Piloten klagen über schlechte Topspeeds. Und wie schon beim Dezember-Test weist Neueinsteiger BMW den größten Rückstand auf, im Qualifying waren es diesmal sieben Zehntel, doch die Bayern hatten wegen des späten Einstiegs auch die kürzeste Vorbereitungszeit.

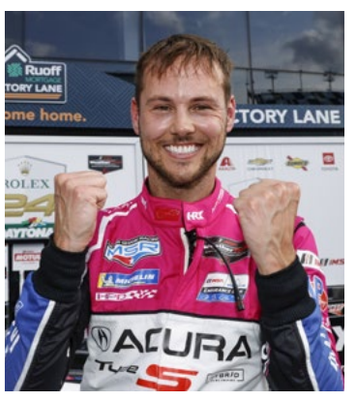
Legt man den Roar-Test zugrunde, so sind die LMDh-Autos bei der Laptime-Performance offenbar auf Kurs. Doch halt, in der Topklasse gibt es ja eine Balance of Performance (BoP). Wird der Ausrichter eventuell noch mal eine Neueinstufung vornehmen? Es war schon ein wenig auffällig, dass Cadillac in den freien Sitzungen vor dem Zeittraining mit einem Rückstand von mindestens sechs Zehnteln immer das Schlusslicht markierte. Schon möglich, dass einige Hersteller ihre Pace beim Roar-Test an BoP-Erwartungen geknüpft haben.

Und wie steht es um die Zuverlässigkeit? Die konnte offenbar binnen der letzten sechs Wochen noch mal verbessert werden: Es gab keine Nachrichten über außerplanmäßige Wechsel beispielweise der Hybridkomponenten. Die LMDh-Teams verloren Tracktime nur wegen technischer Kleinigkeiten, was als Fortschritt gewertet werden muss. Andererseits ist das noch keine Garantie dafür, dass die LMDh-Neuwagen unbeschadet über die Ultradistanz von 24 Stunden kommen werden.

Wenn in der Topklasse die Seuche ausbrechen sollte, stünden zehn LMP2-Wagen bereit, um die Scherben aufzusammeln. Die Klassenseparierung zwischen LMDh und LMP2 wurde über die BoP so weit erhöht, dass bei der Rundenzeit ein deutlicher Respektabstand gewahrt wird.

Wahrheit erst im Rennen

In den beiden GT3-Klassen GTD (Pro-Am) und GTD-Pro, wo insgesamt 33 Autos starten, gaben die Mercedes-Teams an der Spitze den Ton an: Kombiniert standen vier Daimler im Qualifying vorne, die Abstände zu den Verfolgern lagen in der Pro-Klasse ab Platz 4 bei über 1,2 Sekunden pro Runde! Will sagen: Hier ist das letzte Wort wohl noch nicht gesprochen. Entweder pokern einige Hersteller und fahren langsam, um eine BoP-Erleichterung zu bekommen, oder die BoP für Mercedes ist so gut, dass sie sich fürs Rennen eh noch mal ändern wird. Die Wahrheit sehen wir sowieso erst im Rennen. ■



IMSA

Acura-Star Blomqvist holte die Pole

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT Winter Series: Zweites Rennwochenende in Estoril

Schnitzelalm trumpft auf

Im portugiesischen Estoril fand die zweite Runde der GT Winter Series statt, bei der das Team Schnitzelalm zwei Siege einheimste. Lediglich im ersten Sprintrennen musste man sich Krystian Korzeniowski im Audi R8 LMS von Olimp Racing geschlagen geben.

Von: **Bianca Leppert**

Sonne und Strand im Winter klingen ziemlich verlockend. Doch was die Teilnehmer der GT Winter Series in Estoril vorfanden, waren eher wechselhafte Bedingungen. Die teils nassen und teils trockenen Streckenabschnitte waren eine Herausforderung, die zwischenzeitlich den Einsatz des Safety Cars nach Unfällen nötig machte. Und das gleich mehrmals. So wurde das erste Sprintrennen wahrlich zu einem Sprint, weil am Ende nur vier freie Runden übrig blieben. Hier galt das Motto: Wenn sich zwei streiten, freut sich der Dritte. Michael Joos im Porsche 911 GT3 R und Kenneth Heyer im Schnitzelalm-Mercedes duellierten sich zwar über lange Zeit, doch am Ende siegte Krystian Korzeniowski mit seinem Audi R8 GT3 von Olimp Racing. In der sehr stark besetzten Cup-2-Klasse holte Dustin Blattner von Manthey Racing den Sieg.

Auch das zweite Sprintrennen bescherte der Safety-Car-Besatzung ein bisschen Arbeit. Erneut musste man zweimal ausrücken, aber jeweils nur für eine Runde. So konnte Schnitzelalm-Pilot Marcel Marchewicz beinahe ungestört einen Start-Ziel-Sieg vor Blattner im Cup-2-Porsche einfahren.

Blieb am Ende noch die 60-minütige Endurance-Disziplin, der Schnitzelalm Racing erneut den Stempel aufdrückte. Hier wechselten sich Heyer und Marchewicz am Steuer des Mercedes-AMG GT3 ab und fuhren souverän einen Gesamtsieg ein. Der zweite Platz und damit auch der Triumph in der Cup-2-Klasse ging an Dustin Blattner und seinen Teamkollegen Tareq Mansour. Etwas kurios: Vier Piloten schafften es nicht rechtzeitig in die Startaufstellung und mussten deshalb aus der Boxengasse starten und sich durch das Feld pflügen. ■

GTWS

Im ersten Sprint war Korzeniowski vorn, dann übernahm Schnitzelalm Racing

GEDLICH racing | GT WINTER SERIES powered by GEDLICH Racing | ENDLESS SUMMER WINTER SEASON TEST- AND TRACK DAYS

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LMDh: TEUFEL IM DETAIL

Beim Roar-Vortest in Daytona (siehe linke Seite) blieb die Zuverlässigkeit der neuen LMDh-Topklasse weiter das Gesprächsthema Nummer eins. Positiv war zu vermerken, dass in den knapp acht Stunden Gesamtfahrzeit keine Hybridprobleme auftraten. Trotzdem verbuchten besonders die Pacemaker Acura und Porsche Zeitverluste wegen technischer Schwierigkeiten: Bei Porsche gab es ein Aufhängungsproblem sowie ein Radlager-Thema, die beiden Acura verloren Testzeit mit einer defekten Benzinpumpe, einem Bremsproblem und dem Pitspeed-Limiter. BMW und Cadillac konnten ihr Programm offenbar ohne Technikprobleme durchziehen.

RISI FÄHRT ENDURANCE CUP

Beim Roar-Test bestätigte das amerikanische Ferrari-Team von Giuseppi Risi, dass man den im letzten Jahr gewonnenen Titel im Michelin Endurance Cup verteidigen will. Der Cup besteht aus einer Sonderwertung der vier langen IMSA-Rennen in Daytona, Sebring, Watkins Glen und Road Atlanta. Davide Rigon und Daniel Serra bestreiten alle vier Rennen, die weiteren Teamkollegen werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

NORDSCHLEIFE-INVESTMENT

Die Betreibergesellschaft des Nürburgrings investiert in die Zukunft der Nordschleife in Form von umfangreichen Digitalisierungsmaßnahmen. Ab der Saison 2025 soll die neue Infrastruktur, die moderne Kameratechnik und Künstliche Intelligenz nutzt, einsatzbereit sein und sowohl Privatfahrern, Testfahrern als auch Rennfahrern bei Veranstaltungen zugutekommen. Die Bauarbeiten umfassen Fundamente und sturmfeste Masten für spezielle HD-Kameras. Zudem werden Glasfaser- und Stromkabel rund um die Strecke verlegt und LED-Panels für digitale Warnsignale angebracht.

ADAC GT MASTERS: UPDATE

Nach dem bisherigen Tohuwabohu wird es jetzt konkreter: Die Einschreibung für das ADAC GT Masters ist ab dem 25.1. möglich und kostet 35 000 Euro (zzgl. MwSt.) für Frühbucher. Ab dem 16. März sind 45 000 Euro (zzgl. MwSt.) fällig. Zudem wurde bestätigt, dass die Serie weiter im Free-TV zu sehen sein wird, mehr Details gibt es bisher aber nicht.

GT MASTERS

VLN UND ILN IM AUSTAUSCH

Die neue Führungsriege der VLN rund um Mike Jäger und Karl Mauer hat sich mit Vertretern der Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) zu einem ersten Gespräch getroffen. Unter anderem standen die Inhalte des ILN-Konzepts zur Diskussion, das aus Sicht der Teams Lösungsansätze für die Zukunft der Serie enthält.

FFF RACING AUFGELÖST

Das Lamborghini-Team FFF Racing unter der Führung von Andrea Caldarelli hat seinen Betrieb endgültig eingestellt. Das gab man über die eigenen Social-Media-Kanäle bekannt. 2022 zog man sich bereits aus dem GT3-Sport zurück und war nur noch in der Lamborghini Super Trofeo aktiv. Dabei blickt das Team, das einem chinesischen Geschäftsmann gehörte, auf zahlreiche Erfolge zurück. 2019 gewann es in der GT World Challenge den Sprint-Cup und den kombinierten Fahrertitel mit Andrea Caldarelli und Marco Mapelli.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rekord-Routine

Selten war der Ausgang eines Saisonauftakts so schwer vorhersagbar, doch am Ende der 91. Ausgabe der Rallye Monte Carlo siegt scheinbar zwingend logisch Sébastien Ogier und stellt einen neuen Rekord auf.

Von: **Markus Stier**

Das einzige große Drama spielt sich auf der Wetterkarte ab: „Da ballen sich über Europa gleich vier Tiefdruckgebiete gleichzeitig zusammen“, sagt der Wettermann im Frühstücksfernsehen, und während der sommerbereifte Süden sorgenvoll zum Himmel schaut, reibt sich das Rallyevolk nach den lauen Lüftchen über Weihnachten und Neujahr erwartungsfroh die Hände. Spanien verschwindet unter einem Eispanzer, Algerien trifft die Sintflut, Italien wird Lawinengebiet, selbst an der sonnigen Smaragdküste Sardiniens raunt man sich erschüttert zu: Winter is coming.

Es sieht aus wie der Trailer zu einem neuen Roland-Emmerich-Film, und die Berge des Départements Alpes-Maritimes liegen mitten drin im Krisengebiet. Und so bricht offenbar in der Straßenmeisterei Sospel Panik aus, anders ist kaum zu erklären, dass sich der mit 1607 Metern höchste Punkt der Gegend pünktlich zum Start am Donnerstagabend in Weiß gekleidet hat. Der Col de Turini ist nicht etwa unter einer Schneedecke, sondern einer dicken Salzkruste verschwunden.

„Unglaublich, wie rutschig das da ist“, sagt Thierry Neuville. Drei Tage später am Sonntagmorgen rutscht Takamoto Katsuta auf der Pökelpanade so sehr aus, dass er seinen Toyota in der allerletzten Kurve fast vor die Holzbohlen klatscht, die den Ski-Hang am Südende des Passes stützen. Mit seiner im Graupel von Monza und Regen in Japan gestählten Asphalt-Fahrkunst kann der Japaner den Einschlag gerade noch vermeiden, dem Amerikaner Sean Johnston gelingt die Selbstrettung nicht mehr. Er zerknüllt seinen Citroën C3 wenige Meter vor der Lichtschranke zu einem Altmetallklumpen.

Ohne Loeb und ohne Frost

Im Vorjahr staunte und maulte das Fahrerfeld über die vermeintlich trockenste Monte aller Zeiten, dabei gab es immerhin noch fünf verschneite Kilometer bei Sisteron, wo beim Duell der Gi-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bestzeit beim Shakedown, neun von 18 Bestzeiten bei der Rallye, Seb Ogier und der Toyota Yaris waren unschlagbar

ROESELER

Mit acht WM-Siegen in Monte Carlo plus einem Erfolg in der Intercontinental Rally Challenge liegt Sébastien Ogier in der Statistik jetzt wieder allein vorn.

weiß war es nur auf der ersten Samstagsprüfung nach Thorame-Haute und da auch nur neben der Piste. Das 17 Kilometer messende Asphaltband war knochentrocken. Der beste Mann der Monte-Geschichte plädierte wie schon im Vorjahr, man möge doch wieder in Richtung Ardèche ziehen, wo die Straßen höher liegen. Aber die Herren vom altehrwürdigen Automobilclub Monaco schlafen lieber in ihren eigenen Betten, und auch die Werksteams bauen ihre Burgen trotz allem Gemecker lieber mit Blick auf die Yachten im Port Hercule auf als im Gewerbegebiet Gap-Süd, geschweige denn im maroden Messezentrum von Valence.

Die Nachteile des Dreh- und Angelpunkts in Monaco bekam ausgerechnet eine der eigenen Nachwuchshoffnungen am härtesten zu spüren. Pierre-Louis Loubet ist streng genommen Korse, aber das war der Kaiser der Franzosen ja auch. Napoleon landete nach der Verbannung auf Elba 1815 in Südfrankreich, Loubet strandete im Jahr 2023 – und das gleich doppelt: Am Freitag versagte die Servolenkung am Ford Puma. „Zum Glück habe ich im Winter hart trainiert, das zahlt sich jetzt aus“, sagte der 25-Jährige über seinen gestählten Bizeps. Nur auf der Uhr mochte sich der Kraftakt nicht rechnen. Bei elfeinhalb Minuten Rückstand und Platz 29 fiel der Mann aus Bastia so weit zurück, dass er den Nachmittag ebenso mit Kaffee und Kuchen am Quai Albert hätte verbringen können.

Lenkung hart, Arme weich

Es wäre alles halb so wild gewesen, hätte es einen Mittagsservice gegeben. Im ersten WM-Jahr vor 50 Jahren, als der Fürst noch Prinz und die Bardot noch schön war, schraubten die Mechaniker nach jeder Prüfung rollende Baustellen zu Neuwagen um, bei der seit 112 Jahren vielleicht kompaktesten Rallye Monte Carlo spielte sich das Geschehen fast ausschließlich rechts und links und oberhalb des Var-Tals ab, zum knapp anderthalb Stunden entfernten Service kamen die Teams an jedem Tag immer erst zum Etappenende. Loubet quälte sich dreieinhalb Prüfungen mit versteinerter Lenkung durch die zahllosen Kehren.

So aus dem Tritt gebracht, unterlief ihm am folgenden Morgen ein Flüchtigkeitsfehler. Ein Leitplankenkuss in der letzten Kurve der ersten Prüfung kostete die rechte Hinterradaufhängung und einen weiteren Tag kostbares Lernen. Immerhin war jetzt Zeit für Käffchen und Törtchen. Um das Desaster komplett zu machen, kam Loubet auch am dritten Tag nicht ins Ziel. Eine versagende Handbremse zum Auftakt war noch zu verschmerzen und dank fernmündlicher Anleitung aus dem Basislager schnell zu beheben, doch als der Puma das Wasser nicht mehr halten konnte, ver- ▷

ganten Sébastien Loeb seinen Namensvetter Ogier mit Slicks zu überraschen suchte und die unvergesslich glitschige Abfahrt am Sonntag nach Entrevaux, wo Letzterer dem Ersteren auf den finalen Kilometern neun Sekunden abnahm und fast noch den Spieß umgedreht hätte. Die Lehre des Winters 2023 ist: Es kann alles noch karger kommen. Loeb ist der Geldknappheit von M-Sport zum Opfer gefallen, und was den Winter angeht, da unken böse Zungen, der sei im Tunnelgewirr des monegassischen Fürstentums irgendwo falsch abgebogen.

Der Himmel war wie fast immer blau über der Côte d’Azur,

ROESELER

Für Sébastien Ogier Routine, freute er sich für Beifahrer Vincent Landais, der seinen ersten WM-Sieg genoss

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Zäher Auftakt: Esapekka Lappi muss in den Hyundai erst hineinfinden

REOSLER

Reichlich Standzeit: Durch Defekte und eigene Fehler fuhr Loubet nur wenig

ROESELER

Kein Mittagsservice: Nur Reifenwechsel und Kleinkram waren erlaubt

hieß das nichts Gutes. Es dauerte rund 20 Minuten, bis Beifahrer Nicolas Gilsoul die Panne lokalisiert hatte. Die Zuleitung zur Wasserpumpe war gebrochen. Für M-Sports Nummer 2 blieb so immerhin eine positive Lehre: „Nicolas ist ein erstklassiger Schrauber und so schon ein großer Gewinn für mich“, lobt Loubet den im Winter zugestiegenen Ex-Copiloten von Thierry Neuville.

Erster Service, erste Panne

Die Nummer 1 im Team hat gerade erst im Winter trotz laufendem Vertrag Hyundai hinter sich gelassen, unter anderem, weil ihm die Autos zu unzuverlässig waren. Im Ford dauerte es keine fünf Kilometer, bis die erste Panne passierte. Die elektrische Zugkraftunterbrechung des mechanischen Getriebes versagte nach einem kleinen Montagefehler und sorgte für ordentliches Krachen im Räderwerk. „Jeder Gangwechsel verursacht Schmerzen“, stöhnte Tänak. Damit nicht genug, streikte auch bei ihm einen Tag

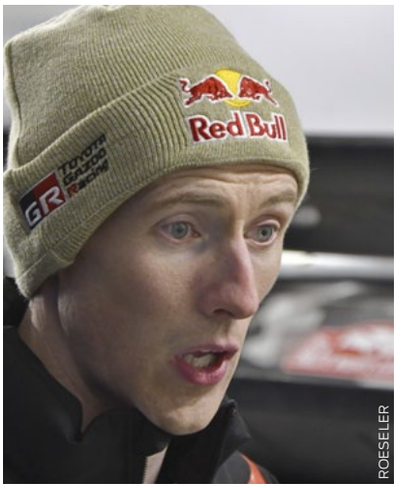
Bei der WM-Premiere 1973 siegten drei Alpine A110. Die holten 2013 in der R-GT-Klasse sogar einen Vierfacherfolg, es war aber auch sonst keine Marke am Start.

nach Loubet die Servolenkung, wenn auch deutlich schleichender und erträglicher als beim Teamkollegen. „Wir vermuten, dass im Rotor der Pumpe irgendwas gebrochen ist“, spekulierte Teameigner Malcolm Wilson. Der Vorfall beleuchtet ein typisches M-Sport-Problem: Nach diversen Servo-Ausfällen im Vorjahr hat Technikchef Chris Williams eine nagelneue Lenkung entwickelt,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Von Winter keine Spur: Trotz unterirdischer Wettervorhersage für Südeuropa blieben die Seealpen komplett verschont



ROESELER

Unter Wert geschlagen: Elfyn Evans

ROESELER

Als Erster auf der Piste eine Hypothek eingefahren: Rovanperä

ROESELER

Stoßdämpfer nicht hart genug: Mehr als Rang 3 war für Neuville nicht drin

ROESELER

Noch in der Findungsphase: Ott Tänak und der Ford Puma

dann versagt ausgerechnet die vermeintlich verlässlichste Komponente. Malcolm Wilson schwört: „Diese Pumpe haben wir schon im Ford Focus eingesetzt."

Aus dem Kreise der Siegan-wärter verabschiedete sich Tänak aber aus anderen Gründen: „Das Auto fühlt sich gut an, aber die Zeiten sind es nicht", fasst er am Freitagabend zusammen. Dass sich im Puma bisher jeder Akteur in Windeseile wohlfühlte, ist eine Sache, der Tanz auf der Rasierklinge gegen die Besten der Welt eine ganz andere. „Wir haben einiges an Arbeit zu erledigen", gesteht Wilson, ohne die gute Laune zu verlieren. Allein dass Tänak für ihn am Start steht, war ein gewaltiger und erfolgreicher Kraftakt des von Ford finanziell fast komplett alleingelassenen Werksteams. Wie 2017 bei Ogier griff der Engländer in die eigene Schatulle, weil auch der gern großflächig auftretende Sponsor Red Bull immer mit ganz kleinen Hosentaschen anreist. Bei M-Sport geht man „all in", wie die Pokerspieler sagen. „2022 war das enttäuschendste Jahr meiner Laufbahn" verrät Wilson, nie in den 25 Jahren Firmen-Geschichte hat man in Cumbria aus einem so guten Auto so wenig Erfolg gezogen.

Der fünfte Rang zum Auftakt klingt nach dem grandiosen Loeb-Sieg im Vorjahr erst einmal enttäuschend, ist aber nach den Ausfällen der Vorjahre für Tänak schon ein Erfolg. Als der Leichtgewichtsfanatiker im Vorjahr zum wiederholten Mal in den Bergen strandete, weil er zwei Platten gefahren, aber nur ein Ersatzrad dabei hatte, schüttelte Malcolm Wilson noch den Kopf: „Das hätte ich ihm nie erlaubt." Dieses Jahr war Tänak der einzige Werksfahrer, der die vier abschließenden Sonntagsprüfungen mit nur fünf Rädern in Angriff nahm. Das Kilo-Knausern zahlte sich aus: Nur knapp geschlagen war Tänak Zweitschnellster in der Powerstage, bereinigt von Teilzeitpilot Ogier ist er Tabellenvierter und hat damit eine perfekte Startposition für den zweiten Lauf in Schweden. ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WRC2-Pilot Sean Johnston rutschte am Col de Turini zehn Meter vor der Lichtschranke auf dem Salz aus

DÖRRENBÄCHER

Die hatte als Fünfter auf der Strecke auch der Sieger der Rallye. Im Normalfall hat der Erste auf der Piste bei Asphalt-Rallyes Vorteile, aber er fegt auf gesalzenen Straßen für die Folgenden den Asphalt frei. „Im Vorjahr habe ich so anfangs viel Zeit verloren“, sagt Ogier und erklärt so die frühe Lücke von 17 Sekunden, die er zu Weltmeister und Teamkollege Kalle Rovanperä aufreißen konnte. Der achtmalige Champion war vom ersten Meter an eine Klasse für sich und profitierte auch von der tadellosen Arbeit seines von Loubet abgeworbenen Beifahrers Vincent Landais, für den er sich im Ziel am Turini fast mehr freute als für sich selbst.

Gleich drei Mal Turini

Rovanperä mag die Turini-Prüfung nicht besonders, die Auffahrt von La Bollène auf den heiligsten Gipfel der Drifterzunft stand bei 18 WPS gleich dreimal auf dem Programm, darunter zweimal am Schlusstag. Mit Glück und Geschick rettete sich der nach starker Aufholjagd mit nur knapp 19 Sekunden geschlagene Zweite in der einen und einzigen vereisten Kurve der ganzen Rallye.

Hinter dem Col de l’Orme überfror eine Linkskurve in einem schattigen Loch am Donnerstagabend erst nach der Durchfahrt der Eisspione. Um ein Haar hätte es hier einen Favoriten gerissen. Thierry Neuville war auf der zweiten Prüfung des Jahres auf dem Weg zur ersten Bestzeit, als er ins Aus rutschte. „Keine Ahnung. Hat da jemand Öl verloren?“ Der Abgang blieb mit sieben Sekunden Zeitverlust glimpflich und wäre noch marginaler ausgefallen, wäre der abgewürgte Motor zeitig wieder angesprungen.

Aber darauf kam es nicht an. Hyundai hatte ohnehin nicht den Speed, um mit Toyota mitzuhalten. Die Autos waren sämtlich zu weich abgestimmt. Auch ohne ständig ausfallende Hybrid-Unterstützung kämpfte Routinier Dani Sordo mit stumpfer Waffe.

Neuzugang Esapekka Lappi schraubte das ganze Wochenende am Fahrwerk herum, nur am Samstag fühlte er sich halbwegs wohl. Sämtlichen Fahrern fallen die restriktiven Testregeln auf den Kopf. Im Vorjahr hatten alle Werksteams ihr Kontingent vor Saisonende aufgebraucht.

Ging man früher schon vor Weihnachten zum ersten Monte- und vielleicht sogar Schweden-Test, legten 2023 alle erst in der zweiten Januarwoche los. Jeder Fahrer hatte nur einen Testtag, und auf fünf Kilometern zügig bekannter Route ist das Leben ein anderes als auf zuvor nur zweimal langsam abgerollten 20-Kilometer-Prüfungen.

Erst als er seine Differenziale deutlich aggressiver eingreifen ließ, folgte Lappis i20 den Befehlen des Finnen williger. Trotzdem stand er als Achter hinter dem unschuldig entkräfteten Sordo im Ergebnis weit hinten.

Neuville rettete die Ehre der Alzenauer mit Rang 3, ohne allerdings die Chance auf mehr zu haben. Die Toyota fuhren 16 von 18 Bestzeiten. Hätte der anfangs Zweitplatzierte Elfyn Evans nicht durch einen frühen Reifenschaden rund 40 Sekunden verloren, Neuville wäre nicht aufs Treppchen gekommen. Hyundai hatte mit deutlich winterlicheren Verhältnissen gerechnet und eher weiche Dämpfer im Gepäck. Die lassen sich laut Reglement nur begrenzt tauschen. „Ich kann nicht mehr härter“, klagte Neuville nach einigem Spielen mit Federn und Stabis.

Gummis zu weich

Ebenfalls verpokert hatte sich Pirelli. Für nasskalte Straßen ließ Rallyechef Terenzio Testoni eigens einen neuen superweichen Gummi backen, den aber die Teams kaum brauchten, denn auf dem trockenen und nachmittags auch zunehmend warmen Teer schmierten die weichen Gummis viel zu sehr. Der limitierte und härtere Optionsreifen war ebenfalls ein weicher, und so war das ganze Feld eigentlich das ganze Wochenende falsch bereift unterwegs und hatte seine liebe Not, mit den Laufflächen hauszuhalten.

Das einzige Opfer hereinbrechenden Frosts war indes M-Sport-Kunde Jourdan Serderidis, dem eine runde Minute Stillstand in der besagten Eiskurve aber nicht die gute Laune verdarb. Erstens wurde der Belgier mit griechischen Wurzeln ohnehin weit durchgereicht, zweitens ist sein Ansatz ein komplett anderer als der der restlichen Rally1-Elite. Der 58-Jährige über sein Saisonziel: „Ich bin hier, um Urlaub zu machen.“ ■

RALLYE MONTE CARLO (19.–22. JANUAR)

1. von 13 Läufen mit 18 Wertungsprüfungen über 325,02 Kilometer

1.	Ogier/Landais (F/F), Toyota Yaris Rally 1	3:12.02,0 min
2.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1	+18.8 s
3.	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1	+44.6 s
4.	Evans/Martin (GB/GB), Toyota Yaris Rally1	+1.12,4 min
5.	Tänak/Järveoja (EST/EST), Ford Puma Rally1	+2.34,9 min
6.	Katsuta/Johnston (J/IRL), Toyota Yaris Rally1	+3.32,6 min
7.	Sordo/Carrera (E/E), Hyundai i20 Rally1	+3.47,5 min
8.	Lappi/Ferm (FIN/FIN), Hyundai i20 Rally1	+3.51,3 min
9.	Rossel/Dunand (F/F), Citroën C3 Rally2	+10.07,9 min
10.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS), Skoda Fabia Rally2	+10.08,4 min

Bestzeiten: Ogier 9, Rovanperä 6, Neuville 2, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	26 Punkte
2.	Kalle Rovanperä	23
3.	Thierry Neuville	17
4.	Elfyn Evans	15
5.	Ott Tänak	14
6.	Takamoto Katsuta	8
7.	Dani Sordo	6
8.	Esapekka Lappi	4
9.	Yohan Rossel	2
10.	Nikolay Gryazin	1

ROESELER

Toyota-Doppelsieg zum Auftakt

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	51 Punkte
2.	Hyundai	27
3.	M-Sport-Ford	16

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neben der Spur

Erst hat Gryazin alles und alle im Griff, dann fehlt eine halbe Sekunde zum Monte-Sieg.

ROESELER

Vier Tage lang zeigt Nikolay Gryazin den Zweitliga-Konkurrenten das Heck des neuen Skoda Fabia RS Rally2. Stunden nach der Zieldurchfahrt folgt eine Zeitstrafe wegen Verlassens der vorgeschriebenen Strecke, und Citroën-Speerspitze Yohan Rossel erbt den Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Manch einer hat es gehofft, andere erwartet. Einige neue und zahlreiche alte Hauptprotagonisten sorgen in der WRC2-Saison 2023 für Hochspannung. Dass aber schon beim Saisonauftakt die Luft brennt, obwohl Mitfavoriten wie Titelverteidiger Emil Lindholm und Vize Kajetan Kajetanowicz oder die ehemaligen WRC-Piloten Gus Greensmith und Teemu Suninen noch gar nicht angetreten sind und die schnellen Youngster Oliver Solberg und Sami Pajari erst ab Schweden um WRC2-Zähler kämpfen, lässt ein turbulentes Jahr erwarten.

Mit 27 haben bei der Monte weit über die Hälfte aller 40 Zweitliga-Teams für die WRC2 genannt. Vom Start weg gibt Nikolay Gryazin im brandneuen Skoda Fabia RS das Tempo vor, lässt sich die Bestzeiten in den beiden nächtlichen Auftaktprüfungen gutschreiben, setzt sich früh von seinen Verfolgern ab und kontrolliert fortan das Tempo und die Konkurrenz.

Am Samstagabend kostet den 25-jährigen Russen in der 14. von insgesamt 18. Prüfungen ein Plattfuß eine knappe Minute auf den für einmal schnelleren Marken-Kollegen Erik Cais, nicht aber die Führung. Mit 10,2 Sekunden Vorsprung vor Yohan Rossel (Citroën) startet Gryazin in den sonntäglichen Schlussspurt. Mit über einer halben Minute Rückstand folgen die WRC2-Gaststarter Pepe López (Hyundai) und Stéphane Lefebvre (Citroën), Ersterer Landesmeister in Spanien, Letzterer in Belgien. Dahinter die mit reichlich Ambitionen ins Rennen gegangenen Cais, M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux (Ford), Ex-Europameister Chris Ingram (Skoda), der nicht punktberechtigte Oliver Solberg (Skoda) und WRC2-Japan-Sieger Grégoire Munster (Ford). Auf den ersten beiden der vier abschließenden Prüfungen ist Rossel Schnellster und markiert die einzigen beiden Bestzeiten, die nicht an einen Skoda-Piloten (zehnmal Solberg, fünfmal Gryazin, einmal Cais) im neuen Fabia RS gehen.

Rossel und Gryazin treffen beim vierten Lauf in Kroatien zum nächsten Mal aufeinander. Um den WRC2-Sieg werden dort auch Lindholm, Kajetanowicz, Greensmith, Fourmaux oder Munster mitbalgen.

Finale Wende

Für den Sieg auf der Strecke reicht es für den Franzosen dennoch nicht. „Ich war immer am Limit, mehr ging nicht“, sagt Rossel und gibt sich um 4,5 Sekunden geschlagen – bis ein Video auftaucht. Darauf ist zu sehen, wie Gryazin auf der 14. Prüfung an einer von den FIA-Offiziellen im Vorfeld explizit besprochenen Passage mit allen vier Rädern neben der vorgegebenen Strecke fährt. Das Strafmaß dafür ist bekannt. Im Jahr 2021 erhielten bei der Monte insgesamt 30(!) Fahrer, darunter WM-Asse wie Neuville, Rovanperä oder Mikkelsen die für die erste Verfehlung vorgeschriebenen fünf Strafsekunden.

Im Falle Gryazin genügte dies, um ihm trotz einer souveränen Vorstellung den prestigeträchtigen Debüt-Sieg im neuen Skoda zu verhageln. Citroën-Speerspitze Rossel gewinnt am grünen Tisch mit einer halben Sekunde Vorsprung. Hinter Gryazin wird López mit über einer Minute Rückstand Dritter. ■

ROESELER

Ohne Chance, aber gewonnen: Rossel

ROESELER

Best of the Rest: López im Hyundai

WRC2 / MONTE CARLO

1. Rossel/Dunand (F/F Citroën C3 Rally2	in 3:22.09,9 h
2. Gryazin/Aleksandrov (ANA/ANA) Skoda Fabia RS Rally2	+ 0,5 s
3. López/Rozada (ES/ES) Hyundai i20 Rally2	+ 1.06,2 min
4. Cais/Tesinsky (CZ/CZ) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.25,9 min
5. Fourmaux/Coria (F/F) Ford Fiesta Rally2	+ 1.51,9 min

WRC2-STAND NACH LAUF 1

1. Yohan Rossel (F)	28 Punkte
2. Nikolay Gryazin (ANA)	20 Punkte
3. Pepe López (ES)	15 Punkte
4. Erik Cais (CZ)	12 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Masters Cup I Monte Carlo

Lokalheld Delecour ohne Gegner

François Delecour fährt im Masters Cup für Fahrer über 50 Jahre einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. Masters-Champion Mauro Miele wird mit fast viereinhalb Minuten Rückstand Zweiter, dem Dritten, Johannes Keferböck, fehlen schon gut zwölf Minuten.

Von: **Reiner Kuhn**

François Delecour redet Klartext. „Eigentlich wollte ich in der WRC2 weiter vorne mitmischen und mich nicht für einen Masters-Cup-Sieg feiern lassen“, stellt der Vize-Weltmeister von 1993 klar. „Nach 22 Starts in 15 verschiedenen Autos darf ich behaupten, dass ich mich hier auskenne. Ich bin fit und sehe so gut wie vor 30 Jahren. Aber das reicht gegen die Jungen nicht. Die studieren am Laptop jede Kurve in verschiedenen Einstellungen, kennen ihr Auto aus dem Effeff und halten voll rein. Nie hat mir meine Erfahrung hier weniger geholfen. So gesehen bin ich mit meiner Vorstellung zufrieden“, sagt der 60-Jährige nach Klassenrang 11.

Im Masters Cup markiert der Routinier im neuen Skoda Fabia RS alle 14 Bestzeiten. In dessen Windschatten durchweg Zweitschnellster und pro Kilometer rund 1,5 Sekunden langsamer ist der amtierende Champion Mauro Miele im ebenfalls neuen Fabia RS. „Für einen 66-Jährigen waren diese untypisch trockenen Streckenbedingungen zwar Gift, aber gegen François habe ich mir eh nichts ausgerechnet“, so der Italiener, dem im Ziel 4,34 Minuten auf Delecour fehlten. Bis zum Drittplatzierten, Johannes Keferböck. klafft mit weiteren 7,32 Minuten eine noch größere Lücke. Jünger als der am 31.12.1972 geborene Österreicher ist keiner im Feld. Aber auch er gibt zu, dass er mangels Routine „eher einmal zu viel gelupft“ habe.

Von den zehn gestarteten Senioren sehen acht das Ziel. Darunter der Niederländer Henk Vossen (Ford), mit 77 Jahren ältester Teilnehmer (+ 45,53 min), der das Kunststück schaffte, bei all seinen zwölf Monte-Starts seit 1979 (Opel Kadett GT/E) das Ziel zu erreichen. ■

MASSIMO BETTIOL

In einer eigenen Liga: Der viermalige WM-Lauf-Sieger François Delecour

Pirelli mit neuen Asphaltreifen

Stabilere Flanken im Fokus

Für die zweite Hybridsaison legte Exklusivausrüster Pirelli nach: Die weiche Asphaltversion wurde optimiert, die nur in Monte Carlo eingesetzte superweiche Variante komplett überarbeitet.

Von: **Reiner Kuhn**

Neben 2700 Reifen für die Allradler der zweiten Liga brachte Pirelli 800 Reifen für die Rally1-Autos in vier unterschiedlichen Spezifikationen nach Monte Carlo. Davon standen jedem Fahrer zwölf Winterreifen, 24 Winterreifen mit Spikes sowie 24 Asphaltreifen „supersoft“ und 20 „soft“ zur Verfügung, von denen er 38 nutzen darf. Nur gut, dass Pirelli bei den beiden Letzteren nochmals Hand anlegte.

Nach dem Hybriddebüt im Vorjahr an gleicher Stelle brachte Pirelli zum zweiten Asphaltlauf in Kroatien eine weiterentwickelte Konstruktion mit. Denn die höheren Geschwindigkeiten in Kombination mit dem höheren Fahrzeuggewicht und den Reglement bedingten geringeren Federwegen der Rally1-Boliden setzten den Reifen mächtig zu, vor allem beim Kurvenschneiden.

ROESELER

In Teilen neu: Pirelli-Einheitsreifen

Früh entschieden die italienischen Experten, den für extrem niedrige Außentemperaturen entwickelten P Zero RA supersoft mit neuer Karkassen- und Flankenkonstruktion aufzulegen. Nach den finalen Asphaltrunden in Spanien und Japan legte man zudem am in Kroatien und Zentraleuropa zur Auswahl stehenden P Zero RA soft Hand an und verstärkte die Flanken mit einem neuen Materialmix. Ob auch die Schotterreifen überarbeitet werden, soll sich nach den Läufen in Mexiko, Portugal und Sardinien entscheiden. ■

KOMMENTAR

GESALZENE KRITIK

Mit ordentlich Druck auf dem Kessel bin ich am Wochenende Monte-Pressesprecher Richard Micoud angegangen. „Schreib mir eine Mail“, würgte er ab. Also dann: „Lieber Richard, es ist eine Schande, mitanzusehen, wie ihr den Col de Turini verkommen lasst. Früher gab es hier ein rutschiges Nadelöhr, gesäumt von Leitplanken, dahinter johlten beidseitig Fanblöcke, die sich und die Polizei mit Schmähgesängen oder Schnee bewarfen. Heute ist der berühmteste Berg des Motorsports ein Riesenparkplatz. Auf der Talseite gab es früher eine provisorische Tribüne, heute darf dort niemand mehr stehen. Es sind merklich weniger Fans vor Ort, der Promoter verzichtete auf Bilder aus der Totalen. Stattdessen fanden sich Zuschauermassen auf den Hängen bei Cabanette und auf der Abfahrt zum Col de Braus, wo es jeweils ordentliche Kehren und damit selbst bei Trockenheit die Chance auf Action gibt. Die Autos hätten am Turini umso mehr Platz zum Driften, würde denn Schnee liegen. Hätte es allerdings geschneit, hätte auf dem Dach der Monte ganz sicher kein Schnee gelegen. die Streusalzschicht war mindestens zwei Millimeter dick. Nur die wenigen, die auf dem Salz ins Rutschen kamen, sorgten unfreiwillig für Unterhaltung. Wer erlaubt überhaupt, den Pass am Monte-Wochenende zu salzen? Woanders in den Bergen gilt für Reisende auch Winterreifen- oder gar Kettenpflicht. Als Karawanenstraße für Salztransporte nach Italien hat die Passstraße Richtung Turin seit Jahrhunderten ausgedient. Die paar Anwohner, die über den Berg müssen, sind Schnee gewohnt und müssen nicht selten nach Erdrutschen auch Umwege fahren. Ich würde noch einen draufsetzen: Baut oben Schneekanonen auf. Das wäre eine Show.“

Markus Stier
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Deutsche Monte-Debütanten Irlacher

„Es war einfach nur geil“

Nach einer fehlerfreien Fahrt verpassen Wolfgang und Elke Irlacher bei ihrer WM-Premiere in Monte Carlo als Gesamt-43. nur knapp das Klassenpodium.

Auf der ersten von 18 WM-Prüfungen in stockdunkler Nacht markierten Wolfgang Irlacher und Gattin Elke in ihrem Peugeot 208 Rally4 die zweitschnellste Zeit in ihrer Klasse und ließen elf Mitbewerber und ein gutes Dutzend Allradboliden hinter sich.

Auch danach fuhren der 57-jährige Unternehmer und seine 41-jährige Gattin konstant schnelle Zeiten und lagen bei ihrem WM-Debüt vor dem Finaltag auf Klassenrang 3.

„Das Tempo auf den fast durchweg trockenen Pisten war extrem hoch. Als Amateur im fünften Gang eine kurvige Bergstraße runterzuheizen, ist nicht die einfachste Nummer“, erklärt Irlacher und freut sich über den vierten Klassenrang. „Es war einfach nur geil! Das Team und das Auto funktionierten perfekt, die Atmosphäre war riesig.“ Schon deshalb sei klar, dass die Irlachers auch bei der heimischen Rallye Zentraleuropa starten. Offen scheint nur noch, ob sie erneut im gleichen Auto sitzen. ■ RK

ROESELER

Blut geleckt: Ehepaar Irlacher nach der Monte

AUS DEM SERVICEPARK

POLE-POSITION
François Delecour erhielt den ersten, satte 1500 teuren Strafzettel der Saison. Während der Lokalheld die Strecken besichtigte, reinigte ein Mechaniker ein Serviceauto neben dem Teamzelt anstatt am vorgeschriebenen Waschplatz.

WEGWEISER
Bei den Eis-Spionen, die für die Piloten bis zu einer Stunde vor dem Prüfungs-Start letzte Streckeninfos sammeln dürfen, gab es Änderungen. Während Ott Tänak schon in Japan mit Ken Torn zusammenarbeitete, spähte für Thierry Neuville dort noch Bruno Thiry knifflige Stellen aus. Ab dieser Saison übernimmt Alex Bengué diese Aufgabe. Oliver Solberg hat mit Bryan Bouffier gar einen ehemalige Monte-Sieger im Team.

ZAUNGÄSTE
Unter den in Monaco lebenden Rundstreckenpiloten, die Rallye-Luft schnupperten, waren drei Le-Mans-Sieger. Während Kamui Kobayashi seine Toyota-Kollegen schon bei der Rallye Finnland besuchte, schauten sich Mike Conway und Ryo Hirakawa erstmals vor Ort um.

STELLUNGSSPIEL
Der im Vorjahr bei Hyundai als Teamchef an vorderster Front stehende Julien Moncet bleibt als Leiter Antriebstechnik weiter an Bord, wird aber kaum noch zu den Rallyes reisen. Chefdesigner Stefano Sangiorgi verabschiedet sich nun Richtung Sauber-Formel-1-Team. Anders der bisherige Teammanager Pablo Marcos, der in Schweden noch einmal aushelfen wird.

GEHEIMNISKRÄMER
Während Takamoto Katsuta allen erzählt, dass er als Vorbereitung auf Schweden beim zweiten finnischen Meisterschaftslauf rund um Kuopio im Yaris Rally1 startet, ziert sich Monte-Sieger Sébastien Ogier noch, seinen zweiten WM-Auftritt in Mexiko zu bestätigen. Der Toyota-Pilot trifft dort übrigens erneut auf seinen Hyundai-Teilzeitkollegen Dani Sordo. Auch dessen Teamleitung hält sich zur Mexiko-Riege vorerst noch bedeckt. ■ RK

Toyota GR Yaris Rally2

Entwicklung läuft auf vollen Touren

Kein Fahrzeug zog im Servicepark mehr Interesse auf sich als der prominent neben den vier Toyota-Werkswagen geparkte Testträger des GR Yaris Rally2. Ebenso konsequent wie das Design des künftigen Kundensportmodells ist der Testplan.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Konkurrenz sieht wortwörtlich schwarz – zumindest beim Anblick des nächsten Wettbewerbers in der mit Citroën, Ford, Hyundai und Platzhirsch Skoda breit und stark besetzten Rally2-Kategorie. Nach der Präsentation in Japan brachte Toyota den in Asphalt-Spezifikation noch spektakulärer daherkommenden Yaris Rally2 mit. Mehr noch, Teamchef Jari-Matti Latvala verrät, was das aktuell knapp 30 Personen umfassende Entwicklungsteam in den kommenden Monaten vorhat.

Der technische Projektleiter Hiroshi Nameki gewährt einen exklusiven Blick in den Motor- und Innenraum des piekfein aufgebauten Prototypen, stellt aber klar: „Fotografieren verboten!“

Zwei Prototypen sind in Japan. Einen wird Norihiko Katsuta, Vater von Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta, im Rahmen der japanischen Meisterschaft bewegen. „Zudem werde ich Anfang September bei der Rallye Hokkaido starten“, verkündet Latvala stolz.

KUHN

Rally2-Yaris: Ausgiebig hergezeigt, jetzt heißt es testen, testen, testen

Noch intensiver wird die Entwicklungs- und Testarbeit in Europa vorangetrieben. Neben den heimischen Testrevieren rund um Jyväskylä, wo aktuell eher Winter- statt Schottertests stattfinden können, hat Kundensport-Manager Anssi Puurtinen verschiedene Strecken in Südeuropa gebucht. Unter anderem in den Bergen der spanischen Sierra Nevada, wo die Teams gemeinhin die Höhentests für den WM-Lauf in Mexiko simulieren. Neben Cheftester Juho Hänninen soll später auch der finnische Meister Mikko Heikkilä hinterm Lenkrad sitzen. Spätestens im Sommer will man der finalen Version nahe sein, um frühzeitig mit dem Aufbau und zum Jahresende der Auslieferung der ersten Kundenfahrzeuge beginnen zu können. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Bislang nur Showruns und Testfahrten – im März wird es für die Gen3 ernst

SUPERCARS

Der große Reset

Mit einem Jahr Verspätung starten die australischen Supercars dieses Jahr in die Gen3-Ära. Während Kalender und Teams feststehen, gibt es technisch aber noch einiges auszusortieren. Ein Ausblick auf den Stand der Dinge und die kommende Saison.

Von: **Michael Bräutigam**

Während der angedachte große Reset in der Politik auf sich warten lässt – und dank der Verschwörungstheoretiker mittlerweile ohnehin negativ konnotiert ist –, steht bei den Supercars die Zäsur unmittelbar bevor. Erstmals seit Gründung der Supercars-Serie 1997 gibt es gleichzeitig neue Motoren und Chassis. Der Weg hin zur „Gen3" war und ist dabei holpriger, als ihn sich die Beteiligten gewünscht hätten. In der frühen Testphase waren der Ford Mustang und Chevrolet Camaro nahe an der Unfahrbarkeit, wobei Ersterer mit Untersteuern und Letzterer mit Übersteuern zu kämpfen hatte.

Dazu kamen Ergonomie-Probleme der Fahrer und die Streitfrage um die Schaltbetätigung, die auf eine weitere Verwendung des Hebels hinauslief. Letztlich wurden auch die weiteren Grundprobleme aussortiert, doch wie sich zeigen sollte, rennt der Ford einem Rückstand hinterher. Je nach Strecke war die Rede von rund einer Sekunde. Beim VCAT-Geradeaustest (Vehicle Control Aerodynamic Testing) kam dann zutage, dass das Aero-Konzept am Camaro besser funktioniert.

Zwar basieren alle Autos auf dem gleichen Rohrrahmenchassis, und der aerodynamische Abtrieb wird auf ein Drittel der alten Werte beschnitten, trotzdem war man bei Ford nicht zufrieden. Dabei probierte man alle denkbaren Fahrhöhen und Fahrwerkshärten durch, um ein möglichst genaues Bild zu erhalten.

Schweres Motor-Balancing

Beim ersten Gen3-Test im neuen Jahr hatte Ford deshalb vergangene Woche in Queensland einen neuen Heckflügel dabei. Mitten im australischen Hochsommer teilten sich Jamie Whincup und Andre Heimgartner (Chevrolet) sowie Will Davison, Chaz Mostert und James Courtney (Ford) die Lenkrad-Arbeit. „Wir sind alle erholt, und es juckt, wieder zu fahren", freute sich Davison über seine ersten Kilometer des Jahres. Über die Performance war jedoch keinem der fünf Testfahrer irgendetwas zu entlocken.

> Während die Gen3-Fahrzeuge das Ziel der größeren optischen Seriennähe erfüllt haben, konnte die Kostenreduktion als zweites Ziel noch nicht ganz umgesetzt werden.

Beim Ford stand zudem die Motorabstimmung im Fokus. Der Vierventiler-V8 des Mustang hat „nur" 5,4 Liter Hubraum, der Zweiventiler im Camaro 5,7 Liter. Diese beiden nun mehr der Serie entsprechenden Motorenkonzepte anzugleichen, ist ein wichtiger Schlüsselfaktor zur Chancengleichheit. Doch viel Zeit bleibt nicht mehr. Während die meisten Teams noch gar nicht ihre Autos fertig gebaut haben, weil Teile fehlen, stehen am 7. und 9. Februar in Winton und Ipswich weitere offizielle Testfahrten an, davor soll es private Tests geben. Am 22. Februar, also in nur vier Wochen, versammeln sich dann alle Teams zum gemeinsamen Vorsaison-Test. Am Wochenende vom 10. bis 12. März erlebt die neue Fahrzeuggeneration schließlich ihre Renn-Feuertaufe.

Unnötige Anschaffungen?

Als Grundziele der Gen3 waren auch optische Serienrelevanz sowie eine Reduzierung der Kosten vorgesehen. Während man die Ähnlichkeit zu den Straßen-Pendants tatsächlich gut getroffen hat, ist der finanzielle Aspekt dem Vernehmen nach nicht ganz aufgegangen. Zwar plane man bei den laufenden Kosten knapp unter den bisherigen Budgets, doch unter anderem ein neues Tanksystem und neue Radmuttern, die im Zuge der Gen3 eingeführt werden, sorgen auf der anderen Seite in den Augen vieler für unnötige Anschaffungskosten. Und so viel ist klar: Renn-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

autos sind im Zuge ihrer Weiterentwicklung nur selten kostengünstiger geworden.

Kalender und Favoriten

Abgesehen von den noch verbleibenden Baustellen ist zumindest der Fahrplan in Sachen Kalender und Fahrerfeld längst geklärt. Im Kalender fällt vor allem auf, dass heuer nicht in Neuseeland gefahren wird. Nachdem die Traditionsstrecke in Pukekohe künftig nicht mehr für Motorsport-Veranstaltungen zur Verfügung steht, fand sich für 2023 kein Ersatz. Ab dem kommenden Jahr soll dem Vernehmen nach in der Heimat von Shane van Gisbergen, Andre Heimgartner und Matt Payne aber wieder gefahren werden. Aussichtsreicher Kandidat ist Hampton Downs, aber auch Taupo, Christchurch (Ruapuna Raceway) und Cromwell (Highlands Park) sind im Rennen. Allen gemein sind zwei Probleme: Eine eigentlich nicht ausreichende Infrastruktur und ein fehlender Förderer. Denn der bisherige Event in Auckland wurde mit regionalen Geldern unterstützt.

Die Gen3-Rennpremiere findet derweil auf dem Stadtkurs von Newcastle statt, der erstmals seit der Pandemie wieder im Kalender vertreten ist.

In der Starterliste finden sich nur wenige Überraschungen. Die größe Verschiebung auf Teamseite ist sicherlich Walkinshaw Andretti United, die nach 33 (!) Jahren mit Holden nun nicht etwa zur GM-Schwester Chevrolet wechseln, sondern ins Lager der Ford-Teams gehen. Dort hat man, wie alle anderen Mustang-Mannschaften, vollen Werks-Support.

Fahrerisch wird es darum gehen, den Höhenflug von Titelverteidiger Shane van Gisbergen zu stoppen. Da Chevrolet nach den bisherigen Testeindrücken zumindest zu Beginn der Saison stärker sein dürfte, muss der Kiwi vor allem auf die Markenkollegen achten. Triple-Eight-Stallgefährte Broc Feeney hatte 2022 eine starke Rookie-Saison samt Sieg. Auch Will Brown und Brodie Kostecki haben zuletzt oft Top-Potenzial angedeutet. In Person von Mark Winterbottom sitzt zudem ein ehemaliger Champion in einem weiteren Camaro. Die Ford-Fahrer – allen voran Vizemeister Cam Waters, Chaz Mostert sowie die DJR-Piloten Anton de Pasquale und Will Davison – müssen dagegen wohl auf möglichst baldige Entwicklungsschritte hoffen. ■

KALENDER 2023

11./12.03.	Newcastle	(NSW)
01./02.04.	Melbourne	(VIC)
29./30.04.	Wannerroo	(WA)
20./21.05.	Symmons Plains	(TAS)
17./18.06.	Hidden Valley	(NT)
08./09.07.	Townsville	(QLD)
29./30.07.	Eastern Creek	(NSW)
19./20.08.	Tailem Bend	(SA)
16./17.09.	Sandown	(VIC)
08.10.	Bathurst	(NSW)
28./29.10.	Surfers Paradise	(QLD)
25./26.11.	Adelaide	(SA)

STARTERLISTE SUPERCARS 2023

Nr.	Fahrer	Team	Marke
2	Nick Percat (AUS)	Walkinshaw Andretti United	Ford
3	Todd Hazelwood (AUS)	Blanchard Racing Team	Ford
4	Jack Smith (AUS)	Brad Jones Racing	Chevrolet
5	James Courtney (AUS)	Tickford Racing	Ford
6	Cameron Waters (AUS)	Tickford Racing	Ford
8	Andre Heimgartner (NZ)	Brad Jones Racing	Chevrolet
9	Will Brown (AUS)	Erebus Motorsport	Chevrolet
11	Anton de Pasquale (AUS)	Dick Johnson Racing	Ford
14	Bryce Fullwood (AUS)	Brad Jones Racing	Chevrolet
17	Will Davison (AUS)	Dick Johnson Racing	Ford
18	Mark Winterbottom (AUS)	Team 18	Chevrolet
19	Matthew Payne (NZ)	Grove Racing	Ford
20	Scott Pye (AUS)	Team 18	Chevrolet
25	Chaz Mostert (AUS)	Walkinshaw Andretti United	Ford
26	David Reynolds (AUS)	Grove Racing	Ford
31	James Golding (AUS)	PremiAir Racing	Chevrolet
34	Jack LeBrocq (AUS)	Matt Stone Racing	Chevrolet
35	Cameron Hill (AUS)	Matt Stone Racing	Chevrolet
55	Thomas Randle (AUS)	Tickford Racing	Ford
56	Declan Fraser (AUS)	Tickford Racing	Ford
88	Broc Feeney (AUS)	Triple Eight Race Engineering	Chevrolet
96	Macauley Jones (AUS)	Brad Jones Racing	Chevrolet
97	Shane van Gisbergen (NZ)	Triple Eight Race Engineering	Chevrolet
99	Brodie Kostecki (AUS)	Erebus Motorsport	Chevrolet
tba	Tim Slade (AUS)	PremiAir Racing	Chevrolet

SUPERCARS

Beim VCAT-Geradeaustest wurde die Aerodynamik der Autos ausbalanciert

BRAD JONES RACING

Nicht viel Serientechnik: Unterm Kleid gibt es weiter ein Rohrrahmenchassis

SUPERCARS

Mehr optische Seriennähe: Die Karosserieform ist besser wiedererkennbar

BLANCHARD RACING TEAM

Flügellos: Der Ford-Heckflügel ist einer der großen Diskussionspunkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM

Längere Rennen und günstiger

Die DTM unter dem neuen Rechte-Inhaber ADAC nimmt weiter Formen an. Nun stehen die Eckpunkte des sportlichen Reglements sowie die Einschreibungskosten fest.

Von: **Michael Bräutigam**

DTM

Die DTM-Eckdaten für 2023 stehen – noch offen ist aber, wer der TV-Partner für das GT3-Spektakel sein wird

Schon auf der ADAC-Pressekonferenz im Dezember wurde angedeutet, dass der grundlegende Ablauf der DTM unberührt bleiben wird. Nun gibt es die entsprechenden Infos. Die gute Nachricht vorweg: Es wird trotz Inflation ein wenig günstiger. Die Einschreibung kostet „nur" noch 95 000 Euro, für 2022 waren noch 4000 Euro mehr fällig.

Es wird aber auch nach außen sichtbare Änderungen geben. So wird die Renndistanz an die des ADAC GT Masters angeglichen und beträgt neu 60 Minuten plus eine Runde (bisher 55 Minuten plus eine Runde). Ebenfalls aus dem GT Masters wird die Penalty Lap übernommen. Damit hat die Rennleitung unter Renndirektor Sven Stoppe mehr Möglichkeiten, kleinere Vergehen zu bestrafen.

Das Fenster für den obligatorischen Reifenstopp, das bisher von der 10. bis 40. Rennminute geöffnet war, geht in der kommenden Saison erst in der 20. Rennminute auf, schließt aber wie bisher nach 40 Minuten. Während der 20-minütigen Reifenwechselphase sollen statt eines Safety Cars eine Full Course Yellow oder lokale gelbe Flaggen zum Einsatz kommen, um die Chancengleichheit zu wahren. Der umstrittene Double-File-Restart nach einem Safety Car entfällt.

Die Einschreibung ist ab sofort und bis zum 8. Februar geöffnet, die Startplätze werden in KW 7 (13. bis 19. Februar) vergeben. Dabei will man ein möglichst hochkarätiges Feld auf die neuen Pirelli-Räder stellen.

Spannend ist: Für die Ausschreibung und Ausrichtung der Rennserien auf der DTM-Plattform wurde die German Touring Car Motorracing Event GmbH gegründet. Es bleibt also die Hoffnung, dass das Thema Tourenwagen in der DTM doch noch nicht final abgeschrieben ist. ■

NASCAR

Pastrana mit Daytona-Versuch

Die NASCAR-Szene hat eine bewegte News-Woche hinter sich. Dabei wurde bekannt, wer neu in die Hall of Fame aufgenommen wird und dass Travis Pastrana sich fürs Daytona 500 qualifizieren will.

Von: **Michael Bräutigam**

MOTORSPORT IMAGES

Mit Unterstützung vom Kaffee-Sponsor: Travis Pastrana will nach Daytona

Insgesamt stehen nun drei weitere Namen in der Hall of Fame: Kirk Shelmerdine, Hershel McGriff und Matt Kenseth. Shelmerdine fuhr zwar auch selbst Rennen, seine größten Triumphe holte er aber als Crewchief von Dale Earnhardt Sr., den er zu vier seiner sieben Titel lotste. Gemeinsam feierte man zudem 46 Cup-Rennsiege.

McGriff machte 2018 Schlagzeilen, als er im zarten Alter von 90 Jahren noch Rennen zur K&N Pro Series West fuhr. Im Cup bestritt er zwischen 1950 und 1993 insgesamt 85 Rennen, seine vier Siege holte er in der Saison 1954.

Kenseth muss man dem MSa-Leser natürlich nicht vorstellen. Er bringt es auf 697 Cup-Starts, 39 Siege und einen Titel (2003). Nach seinem eigentlichen Karriereende 2018 kehrte er 2020 noch mal als Ersatzmann bei Chip Ganassi Racing für den geschassten Kyle Larson zurück.

Einer, der seine Fußabdrücke bislang vor allem beim Extremsport und in der Rallye-Szene hinterlassen hat, ist Travis Pastrana. Der frühere Weltklasse-(Freestyle-)Motocrosser und Held des jüngsten „Gymkhana"-Videos möchte nun aber auch beim Great American Race, dem Daytona 500 im Februar, mitmischen. Er wird versuchen, sich in einem dritten Toyota von 23XI Racing zu qualifizieren. Die Chancen stehen dabei gut, tatsächlich beim Cup-Auftakt am Start zu stehen. Bislang haben sich nur vier Open-Teams – u. a. auch Jimmie Johnson – für den Klassiker angemeldet, womit er automatisch dabei wäre. Es stehen aber weitere mögliche Gastteams zur Debatte, die ihre Pläne noch nicht finalisiert haben. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC

ADAC TCR Germany

Zurück zu altem Glanz?

Seit vergangener Woche steht der Fahrplan für die höchste deutsche Tourenwagen-Serie. Unter anderem fährt man im Rahmen der DTM am Norisring sowie dreimal beim ADAC Racing Weekend.

Von: **Michael Bräutigam**

Gleich zwei Strecken auf dem sechs Events umfassenden Kalender sind komplett neu für die seit 2016 bestehende ADAC TCR Germany. Zum einen gibt es die Premiere am Norisring (8./9. Juli). 2022 fuhr bereits die TCR Europe auf dem Stadtkurs in Nürnberg und bot beste Rennaction. Dazu kehrt die TCR Germany erstmals seit 2019 wieder in die Niederlande zurück. Statt wie damals in Zandvoort wird jedoch in Assen gefahren, wo am 2./3. September im Rahmen des ADAC Racing Weekends das früheste Finale der Serien-Historie stattfinden wird.

Der gesamte Kalender sieht so aus: 29./30. April Hockenheim (Racing Weekend), 27./28. Mai Oschersleben (DTM), 1./2. Juli Nürburgring (Racing Weekend), 8./9. Juli Norisring, 19./20. August Lausitzring (DTM) und eben 2./3. September Assen. Statt sieben gibt es also 2023 auch nur noch sechs Rennwochenenden.

Ab 25. Januar und bis zum 15. Februar gilt eine vergünstigte Einschreibegebühr von 12 000 Euro. Für die Frühbucher gibt es zudem einen Satz Hankook-Slicks, zwei zusätzliche permanente DTM-Gästetickets sowie ein Extra-Parkticket. Für Nennungen nach dem 15. Februar werden bis zum Ende der Frist (15. März) 20 000 Euro fällig.

Noch offen ist, wo – außerhalb des ADAC-eigenen Livestreams – die Rennen verfolgt werden können. Denn solange der TV-Deal für die DTM nicht steht, müssen auch die Rahmenserien abwarten. Bei den Racing Weekends wird es wie bisher einen Event-Stream von den Rennen geben.

Wie bereits in der letzten Ausgabe angedeutet, werden nach dem Abgang von Engstler Motorsport die Karten in der Serie neu gemischt. Auch ob die Vorjahres-Zweiten von Roja Motorsport dabei sind, ist noch fraglich. So deutet sich eine Art „Neustart" der Serie an, der ihr möglichst den alten Glanz zurückbringen soll. ■

ETCR

Schweigen im Walde

Um die FIA ETCR ist es kurz vor Ende des Januars noch immer verdächtig ruhig. Auf Nachfrage gibt es weder Infos zum Kalender noch zu Teilnehmern.

Klar scheint nur zu sein, dass man bereits im dritten Jahr ordentlich zu kämpfen scheint. Schon im letzten Jahr konnte man bei den Teilnehmern Kritik an den Promotern (Discovery Sports Events) vernehmen, die bekanntlich ja auch die WTCR zum Ende des Jahres einstellen mussten.

Vor allem die Rennen, die praktisch unter Ausschluss der Öffentlichkeit (Jarama, Zolder) stattfanden, seien eher suboptimal und beim aufzubringenden Millionenbudget „zu wenig" gewesen. Auch blieben die angekündigten neuen Hersteller aus, und das Rennformat sei ebenfalls überarbeitungswürdig. So steht man aktuell also noch komplett ohne Hersteller- respektive Team-Commitments da. Auf Nachfrage war weder zu Teilnehmern noch Kalender etwas zu erfahren. ■ MBR

ETCR

Steht die ETCR-Serie nach nur zwei Jahren schon vor dem Aus?

Tourenwagen Junior Cup

Einstieg jetzt mit 15

Der Tourenwagen Junior Cup geht 2023 in seine dritte Saison. Der Einstieg kann nun sogar schon mit 15 Jahren erfolgen.

Die Nachwuchsserie für Rennautos mit Dach ist nun noch nachwuchsfreundlicher: Bereits ab dem 15. statt wie bisher ab dem 16. Geburtstag darf man im Tourenwagen Junior Cup 2023 einsteigen. Damit darf man ein Jahr früher ins Rennauto als beispielsweise in der GT4 oder TCR Germany. „Die VW Up GTI sind so ausgelegt, dass ihr Leistungsgewicht exakt in die neuen Regeln passt", erläutert Serienleiter Matthias Meyer. Der neue, frühere Einstieg soll die Starterzahlen noch einmal anheben und den betreffenden Fahrern im Idealfall ein Jahr Erfahrungsvorsprung bringen.

Die vor allem für Kart-Umsteiger gedachte Serie hält zudem ein Bonbon für den kommenden Meister bereit: Dem Champion 2023 bezahlt der ADAC die Einschreibung in die TCR Germany, GT4 Germany oder den Prototype Cup Germany 2024. ■ MBR

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Die Stars von morgen: Im TJC kann man ab 2023 schon mit 15 fahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

PAULOVITS

GOELEVEN

Philipp Öttl und die GoEleven-Truppe bei der Teamvorstellung: Gute Ausgangslage für die Saison 2023

Philipp Öttl hat letztes Jahr in seiner ersten Superbike-WM-Saison viele überrascht und solide Ergebnisse zustande gebracht. Im MSa-Interview erklärt der 26-jährige Bayer, wie er es dieses Jahr noch besser machen will.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie nach der letzten Superbike-WM-Saison gemacht?

Ich bin nach dem Finale noch etwas in Australien geblieben und habe mit meiner Freundin noch etwas Urlaub gemacht. Am 3. Dezember sind wir wiedergekommen, und ich habe alles vorbereitet, dass ich mein Training in Spanien wieder machen kann. Zunächst habe ich aber daheim trainiert, einfach versucht, wieder eine gute Grundlage zu bekommen. Anfang Januar bin ich dann nach Spanien gefahren und war eine ganze Woche in Valencia mit meinem Trainingsmotorrad auf der Rennstrecke, wo einige Tage auch Johann Zarco und Álex Rins zusammen mit mir gefahren sind. Ich habe mich auch wie schon in den letzten Jahren in Spanien mit Patrick Hobelsberger zusammengetan, und wir trainieren, wenn es geht, miteinander. Es war eine ähnliche Vorbereitung wie die Jahre zuvor, wenn ich vielleicht diesmal auch etwas mehr auf dem Superbike war. Es waren vielleicht nicht mehr Tage wie letztes Jahr, aber ich habe gleich auf einem höheren Level angefangen, weil ich letztes Jahr erst einmal das Motorrad kennenlernen musste. Jetzt konnte ich gleich daran arbeiten, mich weiter zu verbessern. Letzte Woche war in Italien die Teampräsentation, danach war ich wieder zu Hause, aber jetzt geht es schon zum ersten Test. Die Winterpause war extrem kurz.

Wie sehr konnten Sie sich in Valencia fahrerisch verbessern?

Ich konnte in Valencia bleiben oder nach Jerez weiterfahren. Ich habe mich für Valencia entschieden, weil dort das Wetter deutlich günstiger war. So sind es schließlich sechs Tage geworden. Und dadurch, dass wir in der Nähe von Valencia stationiert waren, ist auch alles sehr easy zu

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich bin sehr gut auf die Testsaison vorbereitet“

organisieren gewesen. Es ist auch nicht so, dass die Strecke irgendwann langweilig wird. Ich habe mich zuerst wieder auf das Gefühl für die Geschwindigkeit einschießen müssen. Dabei hat mir geholfen, dass ich die Strecke schon gut gekannt habe. Danach konnte ich sehr viel an mir selbst ausprobieren. Letztes Jahr war ich mit etwas Abstand dazwischen sechs Tage in Jerez, jetzt eben in Valencia. Ich bin aber zufrieden, weil zum Schluss das Gefühl sehr gut war.

Wie viel hat es gebracht, mit Álex Rins und Johann Zarco zusammen zu fahren?
Speziell mit Zarco hat es einiges gebracht, weil er mit dem gleichen Motorrad trainiert wie ich. Es war recht cool, weil er sehr entspannt war und mir angeboten hat, zusammen zu fahren. Klar kann ich mehr von ihm lernen als er von mir. Es war wirklich interessant zu sehen, wie er fährt und wo er konstant ist. Das war auf alle Fälle vom Trainingseffekt her sehr gut. Wir sind nicht jedem Tag miteinander gefahren, aber immer wieder mal eine Session.

Wo sind Sie im Vergleich zum Vorjahr weiter?
Letztes Jahr war eine ganz andere Situation. Ich habe das erste Mal auf so einem starken Motorrad gesessen. Jetzt habe ich schon ein Jahr mit dem Superbike hinter mir. Das Trainingsmotorrad ist zwar komplett anders als das Rennmotorrad, aber sich wieder an die Geschwindigkeit zu gewöhnen, die Arbeitsweisen wieder reinzubekommen, dafür ist es sehr gut. Dieses Jahr war das Abchecken, ob noch alles funktioniert und wie sich mein körperliches Training bewährt hat. Ich steige jetzt auf das Motorrad und weiß, was mich erwartet. Ich weiß, so und so muss ich es fahren. Letztes Jahr habe ich das gar nicht gewusst. Ich hatte zwar eine gewisse Idee gehabt, und diese war ganz gut, aber im Endeffekt habe ich mir alles selber beigebracht. Jetzt habe ich mir anhand von dem, was ich in der Saison gelernt habe, die wichtigsten Punkte herausgesucht und an denen habe ich versucht zu arbeiten.

Worin müssen Sie sich noch verbessern?
Ich muss mich noch besser auf die Ducati einstellen. Beim Gasöffnen ist noch etwas Potenzial und auch noch in der Körperposition. Ich muss auch noch etwas mehr Konstanz abrufen. Daran arbeite ich, und habe schon über den Winter daran gearbeitet. Beim Testen kann ich auch noch weiter daran arbeiten und mich noch weiter verbessern.

„Mit Johann Zarco in Valencia zusammen zu fahren und zu sehen, wie er fährt und wo er konstant ist, war sehr interessant.“

Philipp Öttl

Gibt es etwas, was Sie beim Testen am Motorrad noch verfeinern müssen?
Dadurch, dass sich das Trainingsmotorrad und das Rennmotorrad so unterschiedlich anfühlen, muss ich mich auf dem Rennmotorrad mit der Elektronik und dem Fahrgefühl einschießen. Das Motorrad wird auch anders sein als letztes Jahr, es sind einige Updates gekommen. Wir werden einfach anfangen zu arbeiten. Es ist aber immer besser, wenn sich ein Motorradfahrer etwas vorbereitet und schon etwas warm ist für das erste Mal, wenn er auf dem richtigen Rennmotorrad sitzt. Es wäre nicht die richtige Wahl, wenn man das ganze Training nur daheimsitzt, Krafttraining macht und dann plötzlich mit 330 km/h fahren muss.

Wissen Sie, welche Updates Sie bekommen?
Unser Team wird einige kleinere Updates bekommen, denn Ende letzten Jahres hatte das Werksteam ein paar Teile gehabt, die wir nicht hatten. Es kommen eine neue Schwinge, ein neuer Sitz, Tank und Auspuff und ein paar Sachen am Motor.

Was lief in der letzten Saison nach Ihren Vorstellungen und was anders?
Letztes Jahr habe ich mir eigentlich nichts vorgestellt. Ich bin von der Supersport gekommen und wollte sehen, was Superbike-technisch so geht. Das Team hat auch keine Erwartungen gehabt. Die ersten Tests sind dann sehr gut verlaufen. Dann haben wir gedacht, dass wir zu Anfang schauen, ob wir in die Punkte kommen und am Jahresende in die Top 10. Ich wusste, dass ich jede Strecke mit dem Superbike praktisch neu lernen musste. Mit so einem Motorrad bremst man vor Kurven, wo man sonst nur vom Gas gegangen ist. Ich habe deshalb überall sehr viel gelernt. Dabei haben wir hinter den Kulissen nicht sehr viel Glück gehabt. Ein paar Mal ist das Motorrad kaputtgegangen, und es waren Sachen dabei, die außerhalb unserer Kontrolle gelegen haben. Ich hoffe, dass wir dieses Jahr unser Potenzial öfter zeigen können. Ich bin mit der ersten Saison trotzdem sehr zufrieden. Verletzungen schmeißen einen immer zurück, und zum Schluss waren wir dort, wo wir am Anfang des Jahres sehr glücklich gewesen wären. Bester Independent, das war schon richtig cool. Wir waren bei jedem Rennen in den Punkten, und das war für einen Rookie schon sehr gut.

Wie sind Ihre Leistungen in Deutschland wahrgenommen worden?
Die Mehrzahl der Leute, die ich getroffen habe, haben das sehr, sehr hoch eingeschätzt. Viele sagten mir, dass ich es sehr gut gemacht habe, und das hat mich sehr gefreut. Wenn man in der Supersport-WM Dritter wird, ist das auch schon richtig gut, aber das schätzen die Leute nicht so hoch ein, die Präsenz der Superbike-WM ist doch ganz anders.

Was erwarten Sie von diesem Jahr?
Es sind in der Superbike-WM ein paar neue Fahrer dabei, und dadurch wird es nicht einfacher. Wir müssen uns auf uns konzentrieren und unsere Arbeit machen. Ich freue mich schon, dass wir nach Jerez und Portimão zurückkommen, ich auf dem Motorrad sitze und versuche, es so gut wie möglich abzustimmen. In Australien müssen wir Ende Februar bereit sein, denn da gibt es die ersten Punkte. Im Moment liegt mein Fokus voll auf den Tests, und wir müssen schauen, dass wir da das Beste rausholen.

Was sind die Ziele für Ihre zweite Superbike-WM-Saison?
Wenn wir da anknüpfen, wo wir letztes Jahr aufgehört haben, wäre das schon ziemlich gut. Es gibt viele gute neue Fahrer, die Werksmotorräder werden auch nicht weniger. Im Moment habe ich mir noch keine Ziele gesetzt. Jedes Privatteam setzt sich zum Ziel, das beste zu werden. Wenn wir da mitkämpfen könnten, wäre es schon nicht schlecht. Dafür muss man in ziemlich allen Rennen in den Top 10 sein. ■

Philipp Öttl

Geburtstag: 3. Mai 1996
Geburtsort: Bad Reichenhall (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Kalex-KTM (31.)
2013: Moto3, Kalex-KTM (18.)
2014: Moto3, Kalex-KTM (24.)
2015: Moto3, KTM (15.)
2016: Moto3, KTM (12.)
2017: Moto3, KTM (10.)
2018: Moto3, KTM (16.)
2019: Moto2, KTM (33.)
2020:SSP, Kawasaki (3.)
2021: SSP, Kawasaki (5.)
2022: SBK, Ducati (13.)
2023: SBK, Ducati

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Weltmeister zeigen si

Der Weltmeister und sein Herausforderer: Francesco Bagnaia (#1) und Enea Bastianini (#23)

Ducati präsentierte in Madonna di Campiglio sein diesjähriges Werksteam. Nach dem Titelgewinn aus dem Vorjahr herrscht sehr viel Euphorie, dass auch 2023 ein erfolgreiches Jahr wird.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine Tradition, die jeder, der mal dran teilgenommen hat, für immer in Erinnerung behält. Marlboro hatte die von ihnen unterstützten Formel-1- und MotoGP-Teams während eines aufwendigen Events im vornehmen Skiort Madonna di Campiglio im Schnee vorgestellt. 2013 war es damit aber vorbei, es blieb nur noch die Erinnerung. Doch gerade, als das Wrooom-Event zu Ende ging, begann der Skiort eine umfangreiche Zusammenarbeit mit Audi, und in der letzten Zeit wurde offen darüber geredet, das Event wieder zurückzubringen. Ganz zufällig fragte Francesco Bagnaia nach, ob es nicht möglich wäre, in dem Jahr, in dem Ducati auf Titelverteidigung geht, eine ähnliche Präsentation zu machen. Da war aber bereits alles auf Kiel gelegt.

Natürlich stand der MotoGP-Weltmeister im Mittelpunkt der Vorstellung, und noch mehr die Frage: Würde er in diesem Jahr mit der Startnummer 63 oder mit der Nummer 1 fahren? Noch in der letzten Woche hatte er keine Antwort auf diese Frage gegeben. Und auch während das Motorrad noch abgedeckt auf der Bühne stand, gab Bagnaia keine konkrete Antwort. Beantwortet wurde sie erst, als das Licht aus- und wieder anging und sein Motorrad entblößt dastand. Die Nummer 1 zierte sie, allerdings war die Nummer 63, mit der der Italiener Weltmeister wurde, klein eingearbeitet. „Die Nummer 63 bedeutet mir sehr viel, schließlich bin ich mit ihr Weltmeister geworden. Sie setzt sich zusammen aus der 21, mit der ich mein erstes Moto3-Rennen gewonnen habe, und der 42, mit der ich Moto2-Weltmeister wurde. Aber die Startnummer 1 darf

> Ducati wird auch in diesem Jahr acht Fahrer in der MotoGP ausrüsten. Weil aber nur noch 22 Fahrer in der Startaufstellung stehen, ist das nun mehr als ein Drittel des MotoGP-Startfeldes.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ch selbstsicher

DUCATI

DUCATI

Die Nummer 1: Bagnaia wird als Erster seit Casey Stoner diese Nummer fahren

DUCATI

Auf der Gabelbrücke trägt Bagnaia seine bisherige Startnummer

nur der Weltmeister tragen, sie geht mit viel Verantwortung einher, und es hat sie schon lange kein Weltmeister mehr in der MotoGP getragen."

Unbarmherzige Rivalität

Neben dem Weltmeister war der neue Werkspilot Enea Bastianini das andere Gesprächsthema. Letztes Jahr gewannen die beiden elf von 20 Rennen, sieben Bagnaia, vier Bastianini. Dabei fuhr Letzterer das Vorjahres-Motorrad in einem Satelliten-Team, konnte aber vor allem durch seine Kaltschnäuzigkeit und sein Reifenschonen das neuere Werksmotorrad mächtig unter Druck setzen. Dass er hungrig ist und den Titel genauso gewinnen will, ist kein Geheimnis. „Der große Unterschied zwischen mir und Bagnaia ist, dass er MotoGP-Weltmeister ist, ich noch nicht", sagte Bastianini vielsagend. „Wir werden uns sicherlich ständig ans Limit pushen, aber wir sollten intelligent genug sein, uns nicht umzufahren. Und wir haben viel Respekt voreinander."

Rein äußerlich war an der GP23 nichts Außergewöhnliches zu entdecken, aber Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna ist zu ausgefuchst, um jetzt etwas zu verraten, was die Konkurrenz kopieren könnte. Ohnehin weist er ständig darauf hin, dass die GP22 zuletzt auf einem so hohen Stand war, dass eine intelligente Evolution die sinnvollste Weiterentwicklung des Weltmeister-Bikes ist. Dass aber etwas bei der Aerodynamik kommt, gab er ganz offen zu.

Was bei der Präsentation allerdings ganz offenkundig wurde, ist, wie Ducati ihren Erfolg immer besser vermarkten. Das Jahr, in dem nun nach langer Zeit sowohl in der MotoGP als auch in der Superbike-WM alle Titel eingeheimst wurden, war auch finanziell das beste Jahr der Bolognesen. Erstmals konnten sie über 60 000 Motorräder verkaufen, und es werden immer weitere Bereiche im Luxus-Segment erschlossen, zuletzt mit der Mode-Marke Bulgari. Ducati ist nun endgültig das zweirädrige Äquivalent zu Ferrari, nur sind sie im Moment im Motorsport noch erfolgreicher. Und sie werden in diesem Jahr auch alles dafür tun, dass es so bleibt. ■

DREI FRAGEN AN

GIGI DALL'IGNA

WIE GROSS WIRD DIE HERAUSFORDERUNG DER MOTOGP-TITELVERTEIDIGUNG?

Das wird eine sehr große. Unseren Erfolg aus dem Vorjahr zu wiederholen wird sehr hart. Auch die anderen Hersteller haben sehr hart für diese Saison gearbeitet. Außerdem zeigt die Statistik, dass eine Titelverteidigung immer schwierig ist. Nur wenige Weltmeister konnten ihren Titel verteidigen. Deshalb ist es eine große Herausforderung. Aber wir sind die Weltmeister, und wir müssen es annehmen. Dabei müssen wir immer am Boden bleiben, sonst wird es nicht gelingen. Diese Einstellung ist aber in jedem Sport für den Erfolg nötig.

WIRD ES WIEDER TECHNISCHE NEUHEITEN GEBEN?

In den letzten Jahren hat Ducati viele technische Neuheiten eingeführt, die heute allgemein verwendet werden, so sehr, dass sich die MotoGP dadurch geändert hat. Aber in all diesen Jahren waren unsere Konkurrenten stärker als wir, wir mussten uns etwas einfallen lassen, und wir mussten einiges riskieren. Das letzte Jahr hat uns aber einiges gelehrt, eine Pause bei der Innovation kann auch Fortschritt bringen. Wir werden in Sepang aber neue aerodynamische Lösungen testen.

WAS WIRD BEI DEN SUPERBIKES NEU SEIN?

Wir werden ein völlig neues Motorrad haben, das einige Neuerungen im Motor haben wird. Dabei geht es uns hauptsächlich darum, die Zuverlässigkeit zu verbessern. Wir wollen also eine unserer Stärken weiter verstärken. Wir können gar nicht erwarten, dass wir mit dem Motorrad anfangen zu testen und dann in die Saison gehen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Yamaha zieht mit vollen F

Fabio Quartararo (#20) und Franco Morbidelli (#21): Beide setzen sich selbst unter Erfolgsdruck

YAMAHA

Dass Yamaha den MotoGP-WM-Titel von Fabio Quartararo nicht verteidigen konnte, schmerzt die Japaner sehr. Bei der Teamvorstellung 2023 war bei ihnen auch alles auf Angriff geschaltet, bis hin zu einem aggressiveren Design.

Von: **Imre Paulovits**

Es war gigantisch. Yamaha hatte für die diesjährige Präsentation ihres MotoGP-Werksteams ihr weltweit größtes Händlertreffen in Jakarta ausgesucht. Schließlich ist Yamaha Indonesien einer der Hauptsponsoren der MotoGP-Truppe, dazu herrscht in dem Land ein riesiger Hype für die MotoGP. Wie wichtig Yamaha diese Veranstaltung war, zeigte, dass neben dem Präsidenten der Entwicklungs- und der Rennabteilung, Takahiro Sumi, selbst Yamaha-Motor-Präsident Yoshihiro Hidaka erschien und Stärke präsentierte. Doch alles erschien uns dabei ein wenig zu asiatisch. Und dass statt namhafter MotoGP-Kommentatoren Influencer aus den Sozialen Medien durch den Abend führten, mag für die jüngeren unter den Händlern und wohl auch den jüngeren Südost-Asiaten vor den Live-Streams entgegengekommen sein. Aber sie raubten dem Ganzen die sonst so professionelle

YAMAHA

Erfolgsgarant: „El Diablo" Fabio Quartararo bringt sein Fahrkönnen in den Kampf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

arben in den Krieg

2021 war Yamaha Weltmeister in der MotoGP, in der Superbike-WM und in der MX2. Sie konnten keinen dieser Titel verteidigen. Die neuen Kampf-Farben sollen daran erinnern, wieder dorthin zu kommen.

Note. Man merkte den beiden Werkspiloten Fabio Quartararo und Franco Morbidelli auch an, dass sie sich nicht wirklich wohl in ihrer Haut fühlten.

Aber sie sind Profis. Viel wichtiger als die Vorstellung ihrer neuen Farben ist für sie, wie die ersten Tests des Jahres verlaufen werden. Und da herrschte bei Yamaha allgemeine Kampfstimmung. Dies sah man schon allein an der Farbgebung der 2023er M1. War man in den letzten Jahren ein tiefes Schwarz und Blau und außer dem grünen Monster-Logo eher dezente Grafiken gewohnt, ist nun das grelle Grün ihres Hauptsponsors viel markanter. Das Blau und das Schwarz vermengen sich an den Verkleidungsseiten mit einem Grau zu einem Armee-Tarnmuster. Dazu sticht das Orange von Werkzeughersteller Beta unter der Verkleidungsscheibe ins Auge. „Wir ziehen auch in den Krieg“, stellte Renndirektor Lin Jarvis das Motto, unter dem sich das ganze Team motiviert, klar. Jarvis erwähnte auch, dass dieses Farbmuster nun auch bei den Yamaha-Motocross- und -Supercross-Werksteams erscheinen wird.

Mehr Leistung erwartet

Takahiro Sumi kam auch gleich ohne Umschweife zum Thema, das alle Yamaha-Fans, noch mehr aber die beiden Fahrer interessiert: „Seit dem Valencia-Test hat die Entwicklungsabteilung unermüdlich daran gearbeitet, weitere Schritte zu machen. Wir haben das Feedback unserer Fahrer und des Teams dazu genutzt, Verbesserungen durchzuführen, die uns ermöglichen, dieses Jahr wieder um den MotoGP-WM-Titel zu kämpfen. Wir wissen, dass uns alle unsere Fans und alle Yamaha-Mitarbeiter mit dem Kando ihres Geistes unterstützen, und wir gehen die Saison mit der höchstmöglichen Motivation an. Das Niveau der MotoGP ist höher als je zuvor, dazu werden wir nicht weniger als 42 Rennen zu bestreiten haben, aber wir stellen uns dieser Herausforderung.“ Und dann kam das Zauberwort, auf das alle warteten: „Wir haben besonders daran gearbeitet, mehr Leistung zu haben, ohne die Vorzüge unserer M1 opfern zu müssen.“

Fabio Quartararo kam ohne Schiene an seiner im Dezember gebrochenen Hand nach Jakarta, der Ex-Weltmeister räumte aber ein: „Ich konnte seit dem Trainings-Unfall leider nicht mehr Motorrad fahren, aber ich habe ununterbrochen weiter an meiner Fitness gearbeitet. Meine Hand ist gut verheilt, sie sollte mich bei den Tests Mitte Februar nicht mehr behindern. Ich bin sehr gespannt, wie sich die M1 bei diesem Test in Sepang anfühlen wird. Ich will dort so hart es nur geht arbeiten, denn es ist ganz klar mein Ziel, dass ich dieses Jahr meinen Titel zurück erkämpfe. Die Fans haben mir über den Winter mit ihren Kommentaren sehr viel Motivation gegeben, wir sollten dieses Jahr auf den Rennstrecken rund um den Globus viel Spaß haben.“

Er kam wieder mit seiner unvergleichlichen jugendlichen Lockerheit rüber, da stand sein Teamkollege Franco Morbidelli schon stark in seinem Schatten. Doch von dort will der Moto2-Weltmeister von 2017 und MotoGP-Vizeweltmeister von 2020 auf der Strecke unbedingt heraustreten. „Für mich ist das hier und heute mit dem neuen Look auch ein Neubeginn, und ich hoffe auf eine Erlösung“, so der 28-jährige Italiener. „Wir haben die Saison 2022 mit einem verbesserten Gefühl beendet, daran will ich jetzt weiterarbeiten und bereit sein, wenn die Saison in Portimão beginnt.“ ■

Yamaha M1 Jahrgang 2023: Aggressiver sieht sie aus, aber haben die Ingenieure die erforderliche Leistung gefunden?

DREI FRAGEN AN

MASSIMO MEREGALLI

WIE GEHT YAMAHA AN DIESE SAISON HERAN?

Wenn man in der MotoGP gewinnen will, muss man mit der richtigen Geisteshaltung herangehen. Man muss stark, positiv, offen und bereit für alles sein. In der MotoGP passiert alles sehr schnell, und man muss in der Lage sein zu reagieren. Die Winterpause war lang genug, wir konnten unsere Batterien wieder aufladen. So sind wir bereit, diese Saison angemessen zu beginnen: Frisch und gut.

WAS MUSS YAMAHA SICHERSTELLEN?

Technisch müssen wir schnell sein, taktisch vor allem Fehler vermeiden. Wir müssen in allen Bereichen das vorbereiten, was das Beste für unsere Fahrer ist. Wir dürfen nichts als gegeben hinnehmen. Denn früher oder später werden sich Fehler einschleichen. Speziell mit dem neuen Format in diesem Jahr, bei dem wir 42 Rennen haben werden, wird es besonders wichtig sein, konstant zu sein. Das wird der Schlüssel im Titelkampf sein.

WIE KÖNNEN SIE DEN FAHRERN BEI SO VIELEN RENNEN UNTER DIE ARME GREIFEN?

Es wird ein ganz neues Format sein, mit dem niemand Erfahrung hat, und wir müssen uns alle erst einmal daran gewöhnen. Es wird für die Teams viel anstrengender sein, aber auch für die Fahrer. Am Samstag nach dem Sprintrennen müssen wir alle gemeinsam in die Daten schauen, um für das Hauptrennen am Sonntag alles noch einmal zu verbessern, was wir nur verbessern können, denn das wird auch die Konkurrenz tun. Es wird eine große Herausforderung sein. Wir hatten nach etwas Neuem Ausschau gehalten, und dieses neue Format wird für die Fans sicherlich nett anzuschauen sein, für die Teams und die Fahrer aber einen großen Stress darstellen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Viel Druck nach toller Le

Álex Márquez, Nadia Padovani und Fabio Di Giannantonio (v. l.): Die Erfolgsgeschichte des Teams weiterschreiben

GRESINI RACING

Letztes Jahr fielen sie bei der Präsentation durch ihre fliederfarbene Optik auf, dann durch sensationelle Ergebnisse. Doch nun ist Enea Bastianini nicht mehr da, Gresini Racing will dies mit Álex Márquez und viel Kampfmoral wettmachen.

Von: **Imre Paulovits**

Das letzte Jahr war ein ganz besonderes für das Gresini-Team. Nach dem Corona-Tod von Teamgründer Fausto Gresini schaffte es seine Witwe Nadia Padovani, das Team zusammenzuhalten und alle Verhandlungen, die der zweifache 125er-Weltmeister in die Wege geleitet hatte, erfolgreich zu Ende zu führen. Dazu brachte sie einen Hauch von weiblicher Finesse und Eleganz in die höchste Klasse des Motorradsports, und als dann auch noch Enea Bastianini den WM-Auftakt mit der fliederfarbenen Ducati gewann, war das Märchen perfekt. Dass das italienische Supertalent mit drei weiteren Siegen für das Satelliten-Team WM-Dritter wurde, machte Gresini so erfolgreich wie schon seit zwei Jahrzehnten nicht mehr.

Aber „die Bestie" fährt jetzt im Ducati-Werksteam, die Mannschaft aus Faenza muss sich nun für die Zukunft neu ausrichten. Wie sie das bewerkstelligen will,

> Gresini Racing ist eines der erfolgreichsten Teams im Motorrad-WM-Fahrerlager. Die von Fausto Gresini gegründete Truppe hat bislang 67 Siege, 198 Podestplätze und fünf WM-Titel eingefahren.

wurde bei ihrer Teampräsentation klar: mit viel Energie, Enthusiasmus und Innovationsfreude. Denn außer dem MotoGP-Team wurden auch das Moto2-Team, das MotoE-Team sowie ein ganz neues Geschäftsfeld vorgestellt: Gresini Events, wo die Frauen und Männer um Nadia Padovani all ihre Erfahrungen zusammentun und ihre Expertise für Event-Management, Tourismus und Werbung anderen Unternehmen zur Verfügung stellen. Die Farben des neuen Jahrgangs zeigen, wo es langgeht: Der Flieder ist geblieben, aber mit mehr Streifen in Ducati-Rot, um eine noch engere Bindung an das Werk zu demonstrieren.

In die Fußstapfen von Enea Bastianini zu treten ist keine

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

istung im Vorjahr

GRESINI RACING

Gresini-Ducati-D16-GP22: Neben dem Flieder mehr Ducati-Rot. Das beste Motorrad vom Saisonschluss 2022

GRESINI RACING

Álex Márquez (#73) und Fabio Di Giannantonio (#49): Die beiden müssen erst die interne Hackordnung ausfechten

leichte Aufgabe. Doch der, der diesen Schuh anzieht, will aus mehreren Schatten treten.

Der Neue

Álex Márquez, Bruder des achtfachen Weltmeisters Marc Márquez, hat drei schwere Jahre hinter sich. Bereits durch die Strahlkraft seines Bruders lastete sehr viel Druck schon seit Beginn seiner Karriere auf dem 26-jährigen Spanier, aber das Formtief von Honda hatte es ihm besonders schwer gemacht, in der MotoGP an die Ergebnisse anzuknöpfen, die seinem Moto2-WM-Titel von 2019 gerecht gewesen wären. Mit dem Wechsel zum Ducati-Satelliten-Team kann er gleich aus mehreren dieser Schatten springen. Beim Test in Valencia war ihm die Erleichterung anzusehen, und dass er mit der Ducati auf Anhieb konkurrenzfähige Zeiten zustande brachte, zeigt, dass er und Gresini an einer erfolgreichen gemeinsamen Zukunft arbeiten.

Sein Teamkollege Fabio Di Giannantonio hat auch einiges zu beweisen. Richtig schnell an das MotoGP-Motorrad umgewöhnt, konnte er einige Saisonhöhepunkte vorweisen wie den achten Platz auf dem Sachsenring, aber genauso verrannte er sich öfter in der Abstimmung und fiel in mehrere Formtiefs. Doch diesen Winter hat er vieles um sich herum neu ausgerichtet und will sich nun von seinem neuen Teamkollegen nicht gleich die Butter vom Brot nehmen lassen. Mit Frankie Carchedi, bisheriger Crewchief von Weltmeister Joan Mir, steht ihm zudem ein erfahrener Verbündeter zur Seite. „Wir starten 2023 mit etwas mehr Rot in der Lackierung und auf der Kombi. Diese Farbe steht für Entschlossenheit, Leidenschaft und Feuer. Und genauso will ich in meine zweite MotoGP-Saison gehen. Ich will Rennen für Rennen konzentriert arbeiten und regelmäßig unter die Top 10 fahren."

Eines hat sich bei der Team-Präsentation auf alle Fälle gezeigt: Ob es das MotoGP-Projekt, die Moto2 mit Filip Salac und Jeremy Alcoba oder die MotoE mit Ex-Weltcup-Sieger Matteo Ferrari und Alessio Finello ist, das große italienische Traditionsteam ist so frisch und ehrgeizig, dass ihr Gründer mehr als stolz auf die Mannschaft sein kann. ■

DREI FRAGEN AN

ÁLEX MÁRQUEZ

INWIEWEIT WAR ES IN DIESEM WINTER ANDERS, MIT IHREM BRUDER ZU TRAINIEREN?

Es war wie jedes Jahr. Ich habe versucht, meine persönlichen Bereiche zu verbessern, und ich habe die Ducati in Valencia getestet. Da habe ich gemerkt, in welchem Bereich ich mich durch das Training verbessern muss. Das Training und die Stimmung, wenn wir mit meinem Bruder fahren, sind immer gleich. Wir sind Profis, wir wissen, dass wir die Dinge aus unserem Privatleben und unserem Beruf trennen müssen. Mit ihm habe ich die bestmögliche Referenz, Marc ist im Motocross, im Flattrack, mit dem Kart und auf der Rennstrecke unheimlich schnell. Wir haben immer Spaß beim gemeinsamen Training, und daran wird sich nichts ändern. Wir können halt bloß unsere Infos zu unseren MotoGP-Bikes nicht mehr miteinander teilen.

KÖNNTEN SIE IM MOMENT SOGAR STÄRKER SEIN ALS MARC?

Wenn man eine Saison beginnt, sind alle erst einmal gleich stark, unabhängig vom Namen und vom Motorrad. Jeder fängt bei null an. Es ist wahr, dass Ducati von einem wirklich guten Jahr kommt und Honda Probleme hatte. Aber jetzt fängt jeder mit null Punkten an. Von Marc wissen wir, dass er der beste Fahrer auf dem Grid ist, ich habe ihn trainieren gesehen, er wird auch dieses Jahr der Fahrer sein, den es zu schlagen gilt.

WAS WAR DER GRÖSSTE UNTERSCHIED ZWISCHEN DER HONDA UND DER DUCATI?

Der größte Unterschied war, und damit habe ich ganz und gar nicht gerechnet, dass ich gleich im ersten Outing gleich schnell war wie zuvor mit der Honda und mit dem mittleren Hinterreifen sogar schneller. Und dabei war noch nichts auf mich eingestellt.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Kawauchi zu Honda

Die Stelle des wichtigsten Honda MotoGP Technical Managers wurde neu besetzt. Ken Kawauchi, der das Bindeglied zwischen der Suzuki-Entwicklungsabteilung und den Renn-Ingenieuren war, übernimmt die Stelle von Takeo Yokoyama.

Von: **Imre Paulovits**

Was die beiden hochkarätigen Suzuki-Ingenieure Shinichi Sahara und Ken Kawauchi mit geringem Finanz- und Personalaufwand zustande brachten, war immer beachtlich. Jetzt, nachdem sich das Werk aus Hamamatsu aus der MotoGP zurückgezogen hat und Honda ein Problem hat, haben sie die logische Konsequenz gezogen. Sie heuerten Ken Kawauchi an, der zwar von Suzuki eine Stelle in der Entwicklungsabteilung angeboten bekommen hat, dessen Herz aber viel mehr für den Motorsport schlägt als für die Elektromobilität. Da auch die beiden Suzuki-Werkspiloten bei Honda untergekommen sind – Joan Mir im Werksteam, Álex Rins bei LCR –, ist Kawauchi, der ihre Vorlieben kennt, umso nützlicher für die Entwicklung.

Takeo Yokoyama, der bislang das Projekt an der Strecke technisch geleitet hat, wird zurück ins Stammwerk berufen. Er soll zukünftige Ingenieure im Werk für Aufgaben im Rennsport ausbilden, denn eine Blutauffrischung ist dringend angezeigt. Honda hat auch das Testteam umstrukturiert. Klaus Nöhles, bisher Leiter des Testteams, wird Crewchief von Takaaki Nakagami, der hocherfahrene Ramon Aurin, zuletzt Crewchief von Pol Espargaró, wird seine Stelle übernehmen. ■

MOTOGP

Ken Kawauchi: Vom Suzuki- zum Honda-Werksteam

MotoGP

Schlägt Japan zu?

Bei der Ducati-Teampräsentation herrschte so eine Hochstimmung, dass die Titelverteidigung der Italiener unumgänglich scheint. Doch Technikchef Gigi Dall'Igna warnt vor Unterschätzung der Japaner.

Von: **Imre Paulovits**

Das einzige japanische Motorrad, das zuletzt die Ducati am Siegen hindern konnte, war die Suzuki – und gerade die haben sich zurückgezogen. Doch bei aller Feierstimmung war es gerade Ducati-Corse-Chef Gigi Dall' Igna, der vor zu viel Euphorie warnte. „Gut, wir haben uns aus der Position der Schwäche heraus viele neue Dinge überlegt und sind oft auf Risiko gegangen, dadurch haben wir unser Entwicklungstempo so forcieren können. Aber wenn man sich in der Geschichte umsieht, wird einem schnell klar, welches Entwicklungspotenzial die Japaner besitzen. Und das werden sie voll einsetzen."

Dall'Igna kennt die Situation selbst zu gut. Er war technischer Leiter der Aprilia-Rennabteilung, als im letzten Jahr der 250er-WM die Aprilia bzw. Gilera das allen überlegene Motorrad zu sein schien. Niemand hätte nur einen Pfifferling auf die Honda gewettet. Aber die Japaner mobilisierten Reserven, und Hiroshi Aoyama wurde letzter 250er-Weltmeister. ■

MOTOGP

Hiroshi Aoyama 2009: Auch damals fand Honda schnell die Lösung der Probleme

NACHRICHTEN

MOTOGP

Marc Márquez wirkte schon in den letzten Wochen sehr motiviert, und seine körperlichen Schwächen, die durch seine Schulter- und Oberarm-Operationen entstanden sind, scheinen zunehmend wieder in Ordnung zu sein. Der achtfache Weltmeister will aber sichergehen. Deshalb besuchte er letzte Woche das Red Bull Athlet Performance Center in Österreich und ließ seine Fitness komplett durchchecken. Die Konkurrenten sehen Márquez wieder zu seiner alten Form zurückkehren, wenn Honda nur halbwegs die Probleme der RC 213 V gelöst bekommt. Enea Bastianini sagte schon in der letzten Woche, dass der achtfache Weltmeister für ihn der große Titelfavorit ist. Dies unterstrich er noch einmal bei der Ducati-Präsentation in Madonna di Campiglio. „Marc hat jahrelang die MotoGP beherrscht, er hat Probleme überfahren wie kein anderer. Wenn ich mir angesehen habe, wie schnell er sich am Ende der letzten Saison wieder entwickelt hat, bin ich mir sicher, dass er eine nur schwer zu knackende Nuss sein wird", so der Ducati-Werkspilot.

MOTOE

Ducati hat alle MotoE-Motorräder gebaut, nun wartet eine Monster-Aufgabe auf Testfahrer Michele Pirro: Er, der auch der Erste war, der das erste Elektromotorrad von Ducati testete, muss jedes einzelne Bike einfahren: „Das ist ähnlich wie der Shakedown-Test der MotoGP in Sepang. Aber dort betreibe ich auch Entwicklungsarbeit, hier muss ich nur checken, dass bei jedem MotoE-Motorrad alles in Ordnung ist." Pirro fährt dabei bei jedem Motorrad eine komplette Batterieladung leer. „Das ist aber viel spannender als MotoE-Testfahren, denn wenn ich nicht so viele Motorräder zum Fahren habe, herrscht nach spätestens 20 Minuten Testen anderthalb Stunden Pause fürs Laden."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Geldprämie dazu

motorsport-aktuell.com/countdown

oder telefonisch 0781 639 6651

40 € V-Scheck bis 01.02.2023 Prämien-Nr. 1289 **30 € V-Scheck bis 15.02.2023 Prämien-Nr. 1288** **20 € V-Scheck ab 01.03.2023 Prämien-Nr. 1286**
Der Verrechnungsscheck ist bei jeder Bank einlösbar. Es gilt das Datum des Poststempels.

Bestell-Nr. MSA1PRHCD (selbst lesen), MSA1PRCCD (verschenken) – 25 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 72,50 € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Erfolgstruppe: Álvaro Bautista (#1) will seinen Titel verteidigen, das Team ebenfalls

DUCATI

Volle Kraft voraus

In Madonna di Campiglio wurde zusammen mit Ducatis MotoGP-Team auch das Werksteam für die Superbike-WM vorgestellt. Neben dem neuen Motorrad brilliert Álvaro Bautista mit neuem Haarschnitt und altem Ehrgeiz.

Von: **Imre Paulovits**

So vornehm hatte es ein Superbike-Team noch nie. Erstmals wurde das Ducati-Superbike-Werksteam zusammen mit dem der MotoGP vorgestellt, und das beim Revival des legendären Madonna-di-Campiglio-Events. Entsprechend stolz präsentierten sich auch die Team-Mitglieder, und die Teams aus den Königsklassen der beiden Motorrad-Weltmeisterschaften strahlten um die Wette. Noch eine Gemeinsamkeit gab es: Wie MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia wird auch Superbike-Weltmeister Álvaro Bautista mit der Startnummer 1 fahren – ebenfalls mit seiner früheren Startnummer 19 in die 1 eingearbeitet.

„Bei mir war die Entscheidung schon länger gefallen", gab Bautista zu. „Ich hatte mit meiner Tochter darüber diskutiert, ob ich die 1 oder die 19 benutzen soll. Am ersten Tag kamen wir beide zu dem Schluss, ich solle die 1 fahren. Am nächsten Tag waren wir beide mehr für die 19. Dann blieb meine Tochter bei der 19, ich tendierte wieder zur 1. Weil ich aber ihre Wahl auch respektieren musste, habe ich die 19 klein in die 1 einarbeiten lassen." Hinter trockenen Entscheidungen können manchmal richtig menschliche Geschichten stecken …

Konkurrenz im Team?

Wenn Bautistas Teamkollege Michael Ruben Rinaldi im letzten Jahr auch schwer im Schatten des Weltmeisters stand, will er nun von dort heraustreten. Er hat lange analysiert, wo ihm der erfahrene Spanier überlegen ist, und er hat die Antwort: „Meine schnellsten Rundenzeiten waren oft nicht langsamer als die von Álvaro. Er ist mir aber in der Konstanz weit überlegen. Daran muss ich nun arbeiten." Dabei geht der 27-jährige Italiener so weit, dass er nun mit demselben Trainer arbeitet wie Bautista. „Ich bin mal gespannt, ob er das durchhält, denn einfach war das auch für mich nicht", mahnt Bautista. Aber er ist sich im Klaren: „Michael hat sehr viel Talent. Und wenn er noch besser wird, wird das auch mich weiter motivieren."

Ducati ist auf dem Weg, in der Überlegenheit gegenüber der Konkurrenz weiter einen Vorsprung zu haben, einen weiteren Schritt gegangen und hat bereits das nächste Homologationsmodell der Panigale V4 R herausgebracht. Dabei wurde alles dem Rennsport untergeordnet, die Modifikationen im Motor dienen vor allem der Haltbarkeit – was dem Straßen-Kunden genauso zugutekommt. Rein äußerlich war noch zu erkennen, dass nun auch das Werksmotorrad zumindest optisch die Akrapovic-Auspuffanlage besitzt, wie sie Hobbyfahrer kaufen können. Ob das nur Marketing ist oder zur Gewichtsverteilung beiträgt, muss sich noch zeigen.

Bautista weiß aber, wo das Motorrad weiter verbessert werden muss: „Ich habe ein Problem, in engen Kurven die Linie so gut zu halten wie die Konkurrenz. Daran müssen wir arbeiten. Ich erwarte, dass ich für den Test eine neue Schwinge bekomme. Ich hoffe, dass sich mit dem neuen Modell bei der Abstimmung keine neuen Probleme ergeben werden und wir das neue Motorrad während der Test vor der Saison aussortiert bekommen. Die Konkurrenz wird im Winter sicherlich hart gearbeitet haben, aber damit beschäftige ich mich nicht. Ich habe genug Erfahrung, um zu wissen, an welchen Schwächen ich an mir selbst arbeiten muss. Ich bin genauso motiviert wie zu Beginn meiner Karriere, und ich werde alles dransetzen, meinen Titel zu verteidigen." ■

DUCATI

Neues Modell, trotzdem viel Bewährtes: Werks-Panigale V4R

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IDM Superbike

Daemen mit fünf

Teamchef Werner Daemen kann seine Fahrer 2023 an einer Hand abzählen. Neben Ilya Mikhalchik, Bálint Kovács, Kamil Krzemien und Max Schmidt kommt auch Philipp Steinmayr zum Einsatz.

Von: **Anke Wieczorek**

Es ist eine international bunt gemischte Truppe. Der Teamchef und Ex-Rennfahrer selbst ist Belgier, die momentanen Aktiven stammen aus der Ukraine, Ungarn, Polen, Deutschland und Österreich.

Ilya Mikhalchik: Der 26-jährige Ukrainer aus Kiew kehrt in sein altes BMW-Team und die IDM zurück. Er hofft jetzt auf den vierten Titel. Bálint Kovács: 21 Jahre, aus Agárd in Ungarn. Seine Karrierestationen sind der ADAC Junior Cup, der Sieg im Suzuki-Cup und auch die Vertretung des verletzten Bastien Mackels vor zwei Jahren beim Hockenheimring-Finale in der IDM Superbike. Zwei Stürze, aber auch die drittschnellste Trainingszeit ließen aufhorchen. Kamil Krzemien: 23 Jahre, aus Dabie in Polen. Er hat für ein Jahr im Team von Werner Daemen verlängert. Im vergangenen Jahr zuerst in der Defensive, startete der Pole in der zweiten Saisonhälfte durch und wurde am Ende sogar Gesamt-Fünfter. Max Schmidt: 19 Jahre, aus Wuppertal. Jüngster Fahrer in der Königsklasse. Nach zwei Jahren im Hertrampf-Team auf Yamaha wechselt er zu BCC-alpha-Van Zon-BMW. Philipp Steinmayr: 29 Jahre, aus Wolfern in Österreich. Lange mit Yamaha verbandelt, es waren exakt vier Jahre, wechselt er nun ins BMW-Lager. ■

EISELE

Werner Daemen: Fünf Fahrer in der IDM Superbike

IDM Supersport 300

Siebdrath bei Kiefer

Eigentlich wollte IDM-300-Meister Marvin Siebdrath aufsteigen, doch nun hängt er ein weiteres Jahr in der kleinen Supersport-Klasse dran und wechselt auf eine Kiefer-Yamaha.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 19-jährige Meister nimmt im Projekt „Yamaha bLU cRU IDM by Kiefer Racing“ die Titelverteidigung in Angriff. Nach der Grundsteinlegung von Kiefer Racing und Yamaha Motor Deutschland im vergangenen Jahr für eine gemeinsame Nachwuchsförderung ist das Vorhaben gereift. Für Siebdrath entscheidend ist, dass Kiefer Racing die Möglichkeit bietet, seine Fahrer bis in die WM zu führen. Und als Riding Coach steht der zweifache Weltmeister Sandro Cortese zur Seite.

Der aus dem sächsischen Wildenfels stammende Marvin Siebdrath, der von Cortese ins Team gesteuert wurde, ist begeistert: „Ich möchte auf jeden Fall dort anknüpfen, wo ich aufgehört habe, also mit dem Meistertitel, auch wenn ich Motorrad und Team noch gar nicht kenne. Ich bin sehr zuversichtlich, mein Ziel zu erreichen, denn ich weiß, dass das Team sehr professionell aufgestellt ist.“ Der Erzgebirgler konnte 2022 in 14 Rennen zehn Podiumsplätze feiern und fiel in keinem einzigen Lauf aus. ■

KIEFER RACING TEAM

IDM-Supersport-300-Meister Marvin Siebdrath: Eine weitere Saison 300er

NACHRICHTEN

IDM SUPERSTOCK 1000

Drei Jahre war Bastian Ubl aus der IDM nicht wegzudenken, eins davon im Superstock-600-Cup, die anderen beiden in der Supersport-Klasse. „2022 war mein schlimmstes Jahr mit dem Außen- und Innenbandriss am Bein, dem Kapsel- und Muskelriss im linken Ellbogen und dem zertrümmerten Handwurzelknochen“, zählt er seine Blessuren auf. „Davor habe ich noch nicht einmal einen Schlüsselbeinbruch gehabt“, gibt der letztjährige Gesamt-25. aus der Supersportklasse preis. Nun wird das System rund um den 21-Jährigen aus Ingelheim am Rhein neu gestartet. Auf BMW geht es in die Pro-Superstock-1000-Serie, dem Unterbau der Königsklasse IDM Superbike.

IDM SUPERSPORT 300

Mit dem Titelgewinn war Toni Erhard im Jahr 2018 in der IDM Supersport 300 durchgestartet. Doch jetzt gibt der 22-jährige Schwarzenberger den Rennsport auf. Der Rückzug fällt dem Sachsen schwer, doch er hat sich leise angekündigt: „ Ich blicke auf einen tollen Abschnitt in meinem Leben zurück. Ganze zwölf Jahre lang hat der Motorradrennsport meinen Alltag geprägt. Eine Zeit, für die ich unglaublich dankbar bin. Rückblickend kann ich es kaum glauben, dass gerade ich es so weit geschafft habe. Internationaler Deutscher Meister 2018. Wenn mir das 2011 jemand erzählt hätte, ich hätte es nicht für möglich gehalten.“

ENDURANCE-WM

Das Wójcik #77 Racing Team hat neben seinen beiden Top-Piloten Mathieu Gines und Sheridan Morais mit Isaac Viñales einen weiteren Top-Piloten verpflichtet. Das französische Team Énergie Endurance hat für diese Saison den 22-jährigen Marco Fetz, der Erfahrung aus der IDM und der EWC Superstock mitbringt, verpflichtet.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dakar 2023: Anspruchsvolle Etappen in der Wüste, Niveau höher als je zuvor

RALLY ZONE

Spuren im Sand

Die 45. Dakar-Rallye in Saudi-Arabien ist gelaufen. Wir blicken noch einmal zurück auf Sieger, Verlierer, Abenteurer und eine Rallye, die wieder für Superlative gesorgt hat. Aber stimmt die Richtung für die Zukunft?

Von: **Thomas Schiffner** und **Imre Paulovits**

Das Wetter spielt weltweit verrückt. Normalerweise würde man meinen, eine Rallye in der Wüste wäre eine heiße und knochentrockene Angelegenheit, doch schon letztes Jahr gab es bei der Dakar in Saudi-Arabien zwei Regentage, dieses Jahr war es fast die ganze Zeit kalt und nass. Dies setzte den Teilnehmern ganz anders zu, als sie es erwartet hatten. Die Rallye ist auch technisch anspruchsvoller geworden, die Etappen länger. Bei dem Aufrüsten von Honda und der Pierer-Gruppe mit KTM, Husqvarna und GasGas ist auch das Niveau noch weiter gestiegen, und es ist noch enger geworden.

Klare Sieger

Dass das Podest komplett von der Pierer-Gruppe eingenommen wurde und sie auch etwas Abstand auf die beiden Hondas dahinter hatten, erklärt sich KTM-Miteigentümer Heinz Kinigadner so: „Natürlich ist auch immer etwas Glück dabei. Aber wir haben uns sehr gründlich vorbereitet, und wir hatten dieses Jahr überhaupt keine technischen Probleme. Dazu haben wir unser Trainingslager in die USA verlegt, wo wir bei unserer Niederlassung eine sehr gute Infrastruktur haben, inklusive einer Rettung. Callan Walsh, der früher bei uns gefahren ist, ist Feuerwehrmann, und er begleitet uns mit seinen Jungs. Wenn etwas passiert, haben wir ruck, zuck einen Helikopter da. Wir haben sehr gute Voraussetzungen geschaffen, sodass sich unsere Jungs ganz aufs Roadbook-Fahren und Trainieren konzentrieren können. Außerdem zieht der Jordi Viladoms während der Rallye mit den Jungs ein sehr gutes Programm durch, indem er jeden Tag die Taktik mit ihnen bespricht, ihnen sagt, an welchen Abschnitten sie Gas geben müssen und an welchen es keinen Sinn macht. Das alles hat sich ausgezahlt.“

Die Underdogs

Die deutsche Speedbrain-Truppe aus Stephanskirchen hat vor zwei Jahren für den indischen Hersteller Hero ein ganz neues Motorrad gebaut, mit dem sie sich dieses Jahr in dem Titanenkampf gar an der Spitze einmischen konnten. Sie gewannen schon letztes Jahr eine Etappe, dieses Jahr waren es gleich zwei. Aber das nutzte nichts, in der vierten Etappe entschied sich das Schicksal der deutsch-indischen Truppe. Joaquim Rodrigues verletzte sich und musste aufgeben, Sebastian Bühler und Ross Branch ging das Benzin aus, der Rückstand in der Gesamtwertung wurde zu groß. „Es war nicht Wasser im Benzin, womit viele ihre Probleme hatten“, gibt Teamchef Wolfgang Fischer zu. „Dieses Jahr wurde 160 km/h Speedlimit eingeführt. Damit der Motor so schonend wie möglich abgeriegelt wird, muss man ein Ride-by-Wire-System fahren. Honda fährt bei ihren Wüstenrennern schon seit 2015 eines, nun mussten alle darauf umstellen. Und leider haben wir das System nicht effizient genug programmiert, und es hat den Spritverbrauch unnötig in die Höhe getrieben. Wir hatten mehr vorgehabt, auch wenn wir mit unseren Etappensiegen gezeigt haben, dass wir als David die Goliaths besiegen können.“

Fischer hält dabei große Stücke auch auf Sebastian Bühler. „Er war vor anderthalb Jahren sehr gut drauf, dann hat er sich den Oberschenkel und die Hand gebrochen. Es hat ganz bis Mitte 2022 gedauert, bis er wieder fit war, und er konnte sich in Marokko und Andalusien wieder an den Speed herantasten. Anfang Dezember beim Training in Namibia hat er drei Wochen vor der Dakar das Feeling wieder bekommen. So ist er super gefahren – aber immer noch nicht auf dem Level, auf dem er vorher war! Er hat noch Potenzial, dabei ist er ein behutsamer und intelligenter Fahrer.“

Der Privatfahrer

Der 23-jährige Mike Wiedemann aus Endingen am Kaiserstuhl,

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

2022 Dritter der XC-Pro-Klasse in der German-Cross-Country-Serie, fuhr dieses Jahr seine zweite Dakar. Dazu trat er in der Malle-Moto-Klasse an, wo er alles an seiner KTM 450 Rally Replica selber machen musste. Vor der Rallye hatte sich Wiedemann eine Infektion eingefangen und fieberte die ganze Zeit, sogar noch Tage, nachdem er wieder zu Hause angekommen war. Nach dem Prolog war Wiedemann nur 55.; dass er trotz einem Jahr intensiven Trainings ein körperliches Wrack war, war ihm anzusehen. „Die ersten Tage waren kalt und nass“, so Wiedemann. „Es war extrem steinig, es erinnerte an das Erzbergrodeo.“

Bei der dritten Etappe war er der drittletzte Fahrer, der noch durchfuhr, bevor abgebrochen wurde. Die nach ihm mussten 90 Sonderprüfungs-Kilometer weniger fahren und durften über eine Straße zurück ins Biwak. „Es war wie eine Fahrt durch den Baggersee“, sagt Wiedemann. „Die Tankstelle war stiefelhoch unter Wasser. Ich habe in dem Moment nicht dran gedacht, aber vielleicht war eine Zapfstation undicht. Auf jeden Fall lief das Motorrad ab diesem Abend nicht mehr gut.“

Einen Tag später ereilte ihn dann das Schicksal. Beim Start war er Zweiter der Malle-Moto-Klasse, dann führte er deren Wertung gar an. „Dann bemerkte ich ein Benzinleck am Schlauch bei der Verbindung zwischen den beiden Fronttanks, mir ging der Sprit aus. Nach einer Stunde hielt Troquier an und hat zwei Liter Sprit gespendet. Das hat für zehn Kilometer gereicht. Dann habe ich zwei Einheimische getroffen, die haben mir fünf Liter Sprit geholt, was eine weitere Stunde Zeitverlust bedeutet hat. Ab da gingen die Probleme aber erst richtig los, und über 50 km/h kamen Aussetzer. Ich habe den Sprit ausgeleert, von einem Fantic-Fahrer Sprit bekommen, der hat bis zum Tankstopp gereicht. Aber auch nach dem Tankstopp hatte ich Aussetzer und schaffte gerade zehn Kilometer in 30 Minuten. Dann wurde es dunkel. Ich war allein, weit und breit niemand. Zwei Stunden vor dem Start hätte ich das Biwak erreichen müssen, sonst wäre ich disqualifiziert gewesen.“

Wiedemann schickte einen Notruf mit dem Sentinel und wurde vom Veranstalter abgeholt. Er will aber nächstes Jahr wieder dabei sein. „Die Sponsoren sind wieder an Bord. Ich hatte eine gute Resonanz auf den Dakar-Einsatz. Vor allem Franzosen fragen in der elterlichen Auto-Werkstatt nach. Ich will ins Ziel in der Marathon-Wertung. Ich weiß jetzt, dass ich die Klasse gewinnen kann.“ ■

ETAPPENSIEGER 2023

1	Ricky Brabec (USA), Honda
2	Mason Klein (USA), KTM
3	Daniel Sanders (AUS), GasGas
4	Joan Barreda (E), Honda
5	Adrien van Beveren (F), Honda
6	Luciano Benavides (RA), Husqvarna
7	**abgesagt**
8	Ross Branch (BWA), Hero
9	Luciano Benavides (RA), Husqvarna
10	Ross Branch (BWA), Hero
11	Luciano Benavides (RA), Husqvarna
12	Jose Cornejo (CHL), Honda
13	Kevin Benavides (RA), KTM
14	Kevin Benavides (RA), KTM

DAKAR-GEWINNER

1979	Cyril Nevau (F), Yamaha
1980	Cyril Nevau (F), Yamaha
1981	Hubert Auriol (F), BMW
1982	Cyril Nevau (F), Honda
1983	Hubert Auriol (F), BMW
1984	Gaston Rahier (B), BMW
1985	Gaston Rahier (B), BMW
1986	Cyril Nevau (F), Honda
1987	Cyril Nevau (F), Honda
1988	Eddi Orioli (I), Honda
1989	Gilles Lalay (F), Honda
1990	Eddi Orioli (I), Cagiva
1991	Stéphane Peterhansel (F), Yam.
1992	S. Peterhansel (F), Yamaha
1993	S. Peterhansel (F), Yamaha
1994	Eddi Orioli (I), Cagiva
1995	S. Peterhansel (F), Yamaha
1996	Eddi Orioli (I), Yamaha
1997	S. Peterhansel (F), Yamaha
1998	S. Peterhansel (F), Yamaha
1999	Richard Sainct (F), BMW
2000	Richard Sainct (F), BMW
2001	Fabio Meoni (I), KTM
2002	Fabio Meoni (I), KTM
2003	Richard Sainct (F), KTM
2004	Nani Roma (E), KTM
2005	Cyril Despres (F), KTM
2006	Marc Coma (E), KTM
2007	Cyril Despres (F), KTM
2008	**keine Rallye**
2009	Marc Coma (E), KTM
2010	Cyril Despres (F), KTM
2011	Marc Coma (E), KTM
2012	Cyril Despres (F), KTM
2013	Cyril Despres (F), KTM
2014	Marc Coma (E), KTM
2015	Marc Coma (E), KTM
2016	Toby Price (AUS), KTM
2017	Sam Sunderland (AUS), KTM
2018	Matthias Walkner (A), KTM
2019	Toby Price (AUS), KTM
2020	Ricky Brabec (USA), Honda
2021	Kevin Benavides (RA), Honda
2022	Sam Sunderland (USA), GasGas
2023	Kevin Benavides (RA), KTM

RALLY ZONE

Triumvirat der Pierer Group: Toby Price, Kevin Benavides, Skyler Howes (v. l.)

HERO

Tapfer ins Ziel gekämpft: Hero-Pilot Sebastian Bühler

HUSQVARNA

Sprang für Husqvarna aufs Podium: US-Boy Skyler Howes

HRC

Bester Honda-Pilot, aber nur Vierter: Pablo Quintanilla

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Finale: Eli Tomac schon in Front vor Barcia (#51) und Nichols (#45)

FELD MOTOR SPORTS

Wieder Tomac

Runde 2 der US-Supercross-Meisterschaft entschied erneut Titelverteidiger Eli Tomac auf der 450er-Factory-Yamaha für sich. Das reine US-Podium komplettierten KTM-Star Cooper Webb und Justin Barcia (GasGas). Ken Roczen lieferte auf der Suzuki ein überzeugendes Rennen ab und fuhr als Vierter nur knapp am Podium vorbei.

Von: **Frank Quatember**

Eli Tomac bleibt auch nach dem Rennen in der neu gebauten Snapdragon-Arena bei San Diego das Maß der Dinge, denn ernsthaft in Gefahr kam sein Sieg nach 25 Runden im Finale der 450er-Klasse nicht: „Er (Cooper Webb) hielt mich zwar die ganze Zeit auf Trab“, gab Tomac zu. „Aber das größte Problem waren die überrundeten Fahrer, auf diesem Track war das nicht so einfach zu lösen. Insgesamt läuft es bisher sehr gut für uns, aber mit einem neuen Motorrad ist immer Vorsicht geboten.“

Für Tomac steht demnächst auch eine historische Bestmarke an: Nur noch eine Handvoll Siege fehlen dem Mann aus Colorado, um Ricky Carmichael in der ewigen Supercross-Bestenliste von Platz 3 zu verdrängen.

Nach dem überraschenden Holeshot von Kawasaki-Pilot Adam Cianciarulo übernahm der gut gestartete Cooper Webb energisch nach einigen Runden das Kommando. Eli Tomac verlor aber keine Zeit und machte umgehend am Hinterrad von Webb Druck. Den sogenannten „Dragonback“, eine Art aufsteigende Waschbrett-Sektion, ratterte Tomac mit einem irren Speed durch und bremste den KTM-Pilot in der folgenden Rechtskurve clever aus. Trotzdem war Webb als Zweiter im Ziel hochzufrieden, denn der Abstand zu Tomac blieb in Rennhälfte 2 konstant. Am Ende kam er dem Spitzenreiter sogar noch einmal nahe, aber nicht mehr in Schlagdistanz.

Um Platz 3 entwickelte sich in Hälfte 2 des Rennens ein spannender und sehenswerter Zweikampf zwischen Justin Barcia und dem Mattstedter Ken Roczen. Dem Suzuki-Piloten gelang es aber nur kurzzeitig, Barcia zu passieren. Die Revanche des Amerikaners folgte prompt. Bis zum Ziel versuchte Roczen so ziemlich alles, um Platz 3 zu erreichen, kam aber nicht am für seine unfaire Fahrweise bekannten Barcia vorbei. Speziell in den Whoops konnte das Fahrwerk des Thüringers nicht punkten, Roczen wechselte ständig die Technik zwischen Rattern und Springen. Immerhin hielt der Deutsche seinen Speed diesmal konstant durch und schaffte es, Honda-Werksfahrer Chase Sexton auf Distanz zu halten. Die Pechvögel in San Diego waren Local Hero Malcolm Stewart, der einen ganz bitteren Abend erlebte und mehrfach stürzte, sowie Kawasaki-Star Jason Anderson, der unbedrängt auf Rang 3 liegend in Runde 14 eine Bodenprobe nahm. ■

FELD MOTOR SPORTS

Überzeugend: Ken Roczen

SUPERCROSS

San Diego (USA), 21. Januar

1.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Justin Barcia (USA)	GasGas
4.	Ken Roczen (D)	Suzuki
5.	Chase Sexton (USA)	Honda
6.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
7.	Jason Anderson (USA)	Kawasaki
8.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
9.	Aaron Plessinger (USA)	KTM
10.	Joey Savatgy (USA)	Kawasaki
11.	Christian Craig (USA)	Husqvarna
12.	Colt Nichols (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 17 Läufen

1.	Eli Tomac	52 Punkte
2.	Cooper Webb	46
3.	Chase Sexton	39
4.	Ken Roczen	37
5.	Dylan Ferrandis	36
6.	Justin Barcia	33
7.	Jason Anderson	32
8.	Adam Cianciarulo	29
9.	Aaron Plessinger	29
10.	Colt Nichols	28
11.	Joe Savatgy (USA), Kawasaki	26
12.	Christian Craig	22

NACHRICHTEN

EISSPEEDWAY-WM

Hans Weber wurde vergangenen Donnerstag erfolgreich an der gebrochenen linken Mittelhand operiert. Da er mehrere Wochen pausieren muss, ersetzt ihn bei der WM-Qualifikation am Samstag in Örnsköldsvik (S) Markus Jell. Mit Jell, Franz Mayerbüchler und Luca Bauer sind drei Deutsche, mit Franky Zorn und Harald Simon zwei Österreicher am Start. Weber hofft auf eine der vier FIM-Wildcards für das Finale in Inzell.

SCHWEDEN-MEISTER

Örnsköldsvik gewann auch den vierten und fünften Lauf der schwedischen Eisspeedway-Superliga in Gävle bzw. Bollnäs und wurde Meister vor Strömsund, dem Inn Isar Racing Team, Gävle und Bollnäs. Beste Fahrer bei den letzten beiden Rennen waren Martin Haarahiltunen, Zorn, Jell, Hutla und Bauer.

BOGDANOV: FÜHRUNG AUSGEBAUT

Nikita Bogdanov war der beste Fahrer beim 5. und 6. Lauf zur russischen Eisspeedway-Einzelmeisterschaft am Wochenende in Ufa. Der Baschkire gewann am Samstag ein Stechen um Platz 1 gegen Dinar Valeev und Daniil Iwanov. Am Sonntag siegte er mit Maximum vor Igor Kononov und Valeev. Nach sechs von zehn Rennen führt Bogdanov mit 84 Punkten vor Kononov (79) und Valeev (79).

BUNDESLIGA AUSGELOST

Nach Pandemie-bedingter Pause wurden die Speedway-Bundesliga-Begegnungen 2023 ausgelost:

30.04.	Olching-Stralsund
01.05.	Brokstedt-Güstrow
12.05.	Güstrow-Brokstedt
26.05.	Güstrow-Olching
17.06.	Stralsund-Olching
02.07.	Brokstedt-Stralsund
23.07.	Olching-Güstrow
19.08.	Stralsund-Brokstedt
02.09.	Brokstedt-Olching
15.09.	Stralsund-Güstrow
02.10.	Güstrow-Stralsund
08.10.	Olching-Brokstedt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alle Bahnsport-Weltmeister

JAHR	SPEEDWAY-WM	LANGBAHN-EM/WM	EISSPEEDWAY-WM	SPEEDWAY-TEAM-WM
1936	Lionel van Praag (AUS)			Schweden
1937	Jack Milne (USA)			Polen
1938	Bluey Wilkinson (AUS)			Schweden
1949	Tommy Price (GB)			Schweden
1950	Freddie Williams (GB)			Schweden
1951	Jack Young (GB)			Polen
1952	Jack Young (GB)			Polen
1953	Freddie Williams (GB)			Schweden
1954	Ronnie Moore (NZ)			Großbritannien
1955	Peter Craven (GB)			Polen
1956	Ove Fundin (S)	Basse Hveem (N)*		Schweden
1957	Barry Briggs (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		Großbritannien
1958	Barry Briggs (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		Großbritannien
1959	Ronnie Moore (NZ)	Josef Hofmeister (D)*		Großbritannien
1960	Ove Fundin (S)	Josef Hofmeister (D)*		England
1961	Ove Fundin (S)	Timo Laine (FIN)*		England
1962	Peter Craven (GB)	Bertil Strid (S)*		Australien
1963	Ove Fundin (S)	Bertil Strid (S)*		England
1964	Barry Briggs (NZ)	Kurt W. Petersen (DK)*		Dänemark
1965	Björn Knutsson (S)	Björn Knutsson (S)*		Neuseeland
1966	Barry Briggs (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	England
1967	Ove Fundin (S)	Manfred Poschenrieder (D)*	Boris Samorodov (SU)	Dänemark
1968	Ivan Mauger (NZ)	Manfred Poschenrieder (D)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	USA
1969	Ivan Mauger (NZ)	Don Godden (GB)*	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Dänemark
1970	Ivan Mauger (NZ)	Jon Ödegard (N)*	Antonin Svab (CS)	Dänemark
1971	Ole Olsen (DK)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Dänemark
1972	Ivan Mauger (NZ)	Ivan Mauger (NZ)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Dänemark
1973	Jerzy Szczakiel (PL)	Ole Olsen (DK)	Gabdrahman Kadyrov (SU)	Dänemark
1974	Anders Michanek (S)	Egon Müller (D)	Milan Spinka (CS)	Dänemark
1975	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1976	Peter Collins (GB)	Ivan Mauger (NZ)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1977	Ivan Mauger (NZ)	Anders Michanek (S)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1978	Ole Olsen (DK)	Egon Müller (D)	Sergej Tarabanko (SU)	Dänemark
1979	Ivan Mauger (NZ)	Alois Wiesböck (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	Dänemark
1980	Michael Lee (GB)	Karl Maier (D)	Anatolij Bondarenko (SU)	Dänemark
1981	Bruce Penhall (USA)	Michael Lee (GB)	Vladimir Ljubitsch (SU)	Dänemark
1982	Bruce Penhall (USA)	Karl Maier (D)	Sergej Kasakov (SU)	Dänemark
1983	Egon Müller (D)	Shawn Moran (USA)	Sergej Kasakov (SU)	Dänemark
1984	Erik Gundersen (DK)	Erik Gundersen (DK)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1985	Erik Gundersen (DK)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Suchov (SU)	Dänemark
1986	Hans Nielsen (DK)	Erik Gundersen (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1987	Hans Nielsen (DK)	Karl Maier (D)	Juri Iwanov (SU)	Dänemark
1988	Erik Gundersen (DK)	Karl Maier (D)	Erik Stenlund (S)	Dänemark
1989	Hans Nielsen (DK)	Simon Wigg (GB)	Nikolai Nischtschenko (SU)	England
1990	Per Jonsson (S)	Simon Wigg (GB)	Jarmo Hirvasoja (FIN)	USA
1991	Jan O. Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Sergej Iwanov (SU)	Dänemark
1992	Gary Havelock (GB)	Marcel Gerhard (CH)	Juri Iwanov (GUS)	USA
1993	Sam Ermolenko (USA)	Simon Wigg (GB)	Vladimir Fadeev (RUS)	USA
1994	Tony Rickardsson (S)	Simon Wigg (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Schweden
1995	Hans Nielsen (DK)	Kelvin Tatum (GB)	Per-Olof Serenius (S)	Dänemark
1996	Billy Hamill (USA)	Gerd Riss (D)	Aleksandr Balaschov (RUS)	Polen
1997	Greg Hancock (USA)	Tom Dunker (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Dänemark
1998	Tony Rickardsson (S)	Kelvin Tatum (GB)	Aleksandr Balaschov (RUS)	USA
1999	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Vladimir Fadeev (RUS)	Australien
2000	Mark Loram (GB)	Kelvin Tatum (GB)	Kyrill Drogalin (RUS)	Schweden
2001	Tony Rickardsson (S)	Gerd Riss (D)	Kyrill Drogalin (RUS)	Australien
2002	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Per-Olof Serenius (S)	Australien
2003	Nicki Pedersen (DK)	Robert Barth (D)	Vitali Khomitsevich (RUS)	Schweden
2004	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Dmitri Bulankin (RUS)	Schweden
2005	Tony Rickardsson (S)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2006	Jason Crump (AUS)	Robert Barth (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2007	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2008	Nicki Pedersen (DK)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2009	Jason Crump (AUS)	Gerd Riss (D)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2010	Tomasz Gollob (PL)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2011	Greg Hancock (USA)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Nikolai Krasnikov (RUS)	Polen
2012	Chris Holder (AUS)	Joonas Kylmäkorpi (FIN	Nikolai Krasnikov (RUS)	Dänemark
2013	Tai Woffinden (GB)	Joonas Kylmäkorpi (FIN)	Daniil Iwanov (RUS)	Polen
2014	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Daniil Iwanov (RUS)	Dänemark
2015	Tai Woffinden (GB)	Jannick de Jong (NL)	Dmitri Koltakov (RUS)	Schweden
2016	Greg Hancock (USA)	Erik Riss (D)	Dmitri Khomitsevich (RUS)	Polen
2017	Jason Doyle (AUS)	Mathieu Tresarrieu (F)	Dmitri Koltakov (RUS)	Polen
2018	Tai Woffinden (GB)	Martin Smolinski (D)	Dmitri Koltakov (RUS)	Russland
2019	Bartosz Zmarzlik (PL)	Dimitri Bergé (F)	Daniil Iwanov (RUS)	Russland
2020	Bartosz Zmarzlik (PL)	Lukas Fienhage (D)	Daniil Iwanov (RUS)	–**
2021	Artjom Laguta (RUS)	Romano Hummel (NL)	Dinar Valeev (RUS)	Großbritannien
2022	Bartosz Zmarzlik (PL)	Mathieu Tresarrieu (F)	Martin Haarahiltunen (S)	Australien

FIMSPEEDWAY.COM

Dritter Speedway-GP-Titel: Bartosz Zmarzlik

SCHIFFNER

Einziger deutscher Speedway-Weltmeister: Egon Müller

SCHIFFNER

Erfolgreichster Langbahn-Fahrer: Gerd Riss

SCHIFFNER

Erster schwedischer Eis-Weltmeister seit 20 Jahren: Martin Haarahiltunen

*bis 1970 Europameisterschaft
**wg. Corona-Pandemie nicht ausgetragen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DB9, EZ 4/2012, 18.490 km, Scheckheft, neuwertiger Zustand, Wertgutachten Note 1, kompl. Historie, Touchtronic, Sportabgasanlage, 97.000,- €. SML CarGroup GmbH, Max-Eyth-Str. 9, 71735 Eberdingen, Tel. 07042/270990, www.sml-cargroup.com H

Audi

RS5, 47000 km, 375 kW (510 PS) ABT-Tuning, schwarz, Klima, VB 63.500,- €, TÜV 07/2024, 1. Hand, Garagenfahrzeug, Nichtraucher, Navi, NP 104.000,- €, Tempomat, Sitzheizung, Werkstattwartung, Automatik, V/max 280 km/h. 76773 Kuhardt, Tel. 07272/92930

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59616

BMW

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

2002 BMW Z8, erst 56.800 km, Scheckheft, sehr gepflegt! Sonderpreis: € 189.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Ferrari

2004 Ferrari 612 Scaglietti F1, erst 37.945 km, grigo-alloy, Servicehistorie, top gepflegt! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

Fiat

1970 Fiat Dino Coupé 2400, gute originale Substanz, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

1973 Jaguar E-Type V12 Roadster, sehr gepflegter 12 Zylinder, dokumentiert, guter Pflegezustand, € 99.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lancia

Lancia Fulvia Voll-Alu Zagato, einer von 202 geb., TÜV, H-Kennz., 42.900,– €. La Bella Macchina GmbH, Pforzheimer Str. 94, 76275 Ettlingen, Tel. 0171/4554205, info@labellamacchina.de H

Land Rover

Kaufe Range Rover ab Bj. 2022, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Maserati

1961 Maserati 3500 GT Vignale Spyder, aufwendig dokumentierte Restauration, Matching Numbers, aus Sammlungsauflösung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

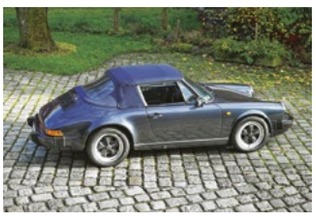
Mercedes

2022 Mercedes AMG GT Black Series, erst 64 km, 1. Hand, Farbrarität: delphinblau! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

Porsche

Porsche 964 Speedster, Bj. 9/1993, 55000 km, 250 PS, Schaltgetriebe, indischrot, 1 Vorbesitzer, seit 25 Jahren in Privatbesitz, Leder, Klima, seltene RS-Ausstattung, Reifen neu, TÜV neu, Porsche-Inspektion neu. Privatverkauf aus Altersgründen, Preis auf Anfrage. Tel. 0172/6333221



1987 Porsche 911 Carrera Cabriolet, erst 52.960 km, bis 2019 in 1. Hand, Wartungshistorie, traumhafter Originalzustand! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Renn/Rallye

www.Rennsportshop.com

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Formel Renault + Zackspeed, Renault 1,8 l aus der Zackspeed Rennfahrerschule, Rahmen um 10 cm verlängert, da Größe des Fahrers 1,90 m, mit Datenaufzeichnungsgerät und Zusatzölkühler in Topzustand, Service neu, wenig gefahren. Es gehören 3 Werkzeugschränke, gefüllt mit Werkzeugen, Hebegeräten und Vermessungsgeräten usw. dazu, sowie 3 Reifensätze mit Felgen (überlagert), Ausstellungsobjekt, altersbedingt zu verkaufen. Der Wagen stand immer in beheizten, trockenen Raum. Probefahrt, am Wochenende auf dem Gelände möglich. Preis: VS. Kontakt per Email: glas@roflag.de

Smart

www.berlin-tuning.com H

Tesla

Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW

T-Roc, Led., Digi, Voll, 1. Hd., JW VW Mod. 2022, 19000 km, Cabrio, 150 PS, Aut., NP 47.900,- € jetzt 31.800,- €. 0152/29362733
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59617

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht
sportvers.de

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 7/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

TOYOTA

Fire & Ice: Beim WRC-Saisonstart in Monte Carlo wurde ein Feuerwerk abgebrannt. Nur Schnee und Eis gab es leider nicht

Wie im Hühnerstall
DTM vs. GT Masters
MSa 05/2023

Ich kann die ganze Unruhe nicht verstehen. Bevor Herr Berger die DTM übernahm und sich mit dem AvD verbündete, waren beide Serien doch auch immer unter dem Dach des ADAC. Nur weil diese unsägliche DTM-Prototypenzeit vorbei ist, herrscht jetzt eine Aufregung wie im Hühnerstall. Auch wenn beide Serien nach dem GT3-Reglement fahren, so sind es doch zwei komplett unterschiedliche Formate. Was spricht also dagegen, sie weiter als eigenständige Events mit entsprechenden Rahmenprogrammen laufen zu lassen? Ich bin mir zu 100 Prozent sicher, dass wir Fans nach wie vor beide Championate als separate Veranstaltungen annehmen werden.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

Zu einseitig
WTCR-Rückblick
MSa 05/2023

Mit Interesse habe ich die Rückblickserie zur WTCC/WTCR gelesen. In der letzten Folge schreiben Sie, dass der private Romeo Ferraris Alfa nur wegen der alten eigenen ECU so weit vorne zu finden war und fast den Titel einfuhr. Aus meiner Sicht ist dies zu einseitig beleuchtet und spiegelt vor allem die Ansicht des deutschen Honda-Teamchefs wider, der den Titel verpasst hatte. Die Giulietta von 2019 war im Gegensatz zum Vorgängermodell (2016 –2018) übergreifend überarbeitet worden und dabei bereits auf fast allen Rennstrecken schnell. Daher tut man diesem ambitionierten Team Unrecht, das verdiente Ergebnis von 2020 nur auf die vorteilhafte ECU zu schieben.

Mario Wieditz
D-61381 Friedrichsdorf

Winter-Vorfreude
Motorsport-Winterpause
MSa 06/2023

Liebes MSa-Team, die Wintermonate sind echt nicht leicht für uns Motorsportfans. Keine Motorrad- oder Autorennen, sondern nur Verblödungsshows im Fernsehen. Ich freue mich, wenn endlich die Motorsportsaison wieder startet. Bis dahin erfreue ich mich jede Woche an eurer Zeitschrift und lese diese mit Begeisterung. Macht weiter so!

Michael Glaser
D-67433 Neustadt an der Weinstraße

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

05. März: Freies Fahren in Hockenheim (Pkw und Rennwagen)
19. März: Freies Fahren Nürburgring-GP-Strecke (Pkw und Rennwagen)
18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 26. Januar		
23.00	Formel 1, Saisonrückblick 2022	Sky Sport F1*
Freitag, 27. Januar		
08.40	Supercars, Saisonrückblick 2022	Sky Sport F1*
17.30	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
17.55	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	ORF Sport+*
18.00	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
23.05	IndyCar Series, Saisonrückblick 2022	Sky Sport F1*
Samstag, 28. Januar		
ab 06.00	Formel 1, alle Rennen 2021 (bis Mo., 00.00)	Sky Sport F1*
17.30	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
18.00	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.30	IMSA-Sportwagen, 24h Daytona **LIVE**	Motorvision TV*
22.00	Formel E Diriyah, 2. Rennen (Aufz.)	ORF Sport+*
Sonntag, 29. Januar		
ab 06.00	Formel 1, alle Rennen 2021 (Forts.)	Sky Sport F1*
Montag, 30. Januar		
ab 20.00	Div. Motorrad-Sendungen (bis 01.55)	Motorvision TV*
Dienstag, 31. Januar		
19.25	Racing Files – Sir Stirling Moss	MTS TV**
19.30	FIA Motorsport Games 2022, Highlights	Sky Sport F1*

Livestream/Internet

Donnerstag, 26. Januar		
15.55	Formel E Diriyah, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
Freitag, 27. Januar		
13.40	Formula Regional Kuwait, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.25	Formel E Diriyah, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
13.30	Formel E Diriyah, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.30	Formel E Diriyah, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
Samstag, 28. Januar		
01.00	Formula Regional Manfeild, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
08.50	Formula Regional Kuwait, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
11.25	Formel E Diriyah, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
ab 12.30	Trophée Andros, Super Besse **LIVE** www.tropheeandros.com	
13.20	Formula Regional Kuwait, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
13.30	Formel E Diriyah, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
17.30	Formel E Diriyah, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
22.30	US-Supercross, Anaheim 2 **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 29. Januar		
00.00	Formula Regional Manfeild, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
02.00	Formula Regional Manfeild, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv

*kostenpflichtig **auch im Sender-Livestream unter www.morethansports.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
27./28.01.	Formel E, Diriyah (2 Rennen)	KSA
27./28.01.	Formula Regional Middle East, Kuwait	KWT
28.01.	Trophée Andros, Super Besse	F
28./29.01.	Race of Champions, Pite Havsbad	S
28./29.01.	Formula Regional Oceania, Manfeild	NZ
29.01.	IMSA-Sportwagen, 24h von Daytona	USA
Motorrad		
28.01.	US-Supercross, Anaheim 2	USA
28.01.	Eisspeedway-WM-Qualifikation, Örnsköldsvik	S

Vorschau

FERRARI

Formel 1: Der neue Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur spricht über seine Pläne

MOTORSPORT IMAGES

IMSA 24h-Daytona: Das erste Kräftemessen der neuen Prototypen-Generation

MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Kann Porsche auch beim Rennen Nr. 2 in Saudi-Arabien glänzen?

KTM

MotoGP: Die Launch-Season geht weiter. KTM zeigt Jack Millers neues Bike

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

JEDE MENGE ACTION
rund ums Auto

REISEN RALLYES TRAININGS TRACKDAYS

Jetzt 2023 buchen!

auto motor sport | AUTO | Motor Klassik | MOTOR SPORT aktuell | pro mobil | sport auto | YOUNGTIMER

Telefon: +49 711 182-1977 | E-Mail: info@actionteam.de | Web: event.motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.